CHEVROLET VIVA: С КОНВЕЙЕРА – В РЕДАКЦИЮ стр. 42

№11 (881) Ноябрь 2004

Обзор отличный!

За рулем



ВСЕ О «КАЛИНЕ» СЕМЕЙСТВО НА РЕНТГЕНЕ

стр. 60

ISSN 0321-4249

11
9 770321 424045 >

www.zr.ru

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

НОВЫЙ «ФОКУС» ДЛЯ РОССИИ

стр. 22

И МНОГИЕ ДРУГИЕ ПРЕМЬЕРЫ ПАРИЖСКОГО АВТОСАЛОНА





ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

ЭТОТ НОМЕР, УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ, ВЫ ПОЛУЧИТЕ, КОГДА В САМУЮ ПОРУ ПОДУМАТЬ О ПОДПИСКЕ: ВРЕМЕНИ БОЛЬШЕ НЕТ – НОЯБРЬ. НЕ БУДУ ВДАВАТЬСЯ ВО ВСЕ «ЗА» И «ПРОТИВ» ЭТОГО ШАГА – РЕШАТЬ ВАМ, НО ВСЕ ЖЕ ПОСОВЕТУЮ – ПОДПИШИТЕСЬ! ХОТЯ БЫ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ОЩУЩАТЬ СЕБЯ ЧЛЕНОМ КОМАНДЫ «ЗА РУЛЕМ» – УЧАСТВОВАТЬ В РОЗЫГРЫШАХ ПРИЗОВ, ОПРОСАХ, НЕ ПРОПУСТИТЬ НЕНАРОКОМ КАКОЙ-ТО ОЧЕНЬ НУЖНЫЙ ВАМ НОМЕР. НАКОНЕЦ, ЧТОБЫ СЭКОНОМИТЬ. КТО ЗНАЕТ, КАК ПОВЕДУТ СЕБЯ В НОВОМ ГОДУ ПРОДАВЦЫ ПРИБАВЛЯЮЩЕГО В ВЕСЕ ЗР. ЖЕЛАЮ УСПЕХА!
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР П. МЕНЬШИХ



В СЕНТЯБРЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 326 974 ЧЕЛОВЕКА (ОЧЕРЕДНОЙ РЕКОРД!).

В первую среду каждого месяца с 10 до 19 часов вы можете обратиться в редакцию через Интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений.

БУДЕТ ИЗ ЧЕГО ВЫБИРАТЬ

Слышал, что глава концерна «Рено» заявил на Парижском салоне: «Логан», предназначенный «третьим странам», станут продавать также в Западной Европе». Выходит, и она проголосовала за малобюджетный вариант. Каким же, по-вашему, должен быть автомобиль для россиянина: упрощенным ради дешевизны или вполне современным, хотя и недешевым?

ОЛЕГ

Экономическая ситуация во многих странах Европы непростая, и те, чья покупательная способность невысока, наверняка заинтересуются автомобилем, который отвечает актуальным стандартам по токсичности, безопасности и др., будучи гораздо дешевле аналогов. Как удалось этого достичь? Прежде всего, разместив производство в странах, где стоимость рабочей силы столь низка, что позволяет отказаться от дорогостоящих автоматизированных комплексов. Кроме того, «Логан» базируется на уже выпускаемых агрегатах «Рено» и «Ниссана». Производство планируется в огромных масштабах, чтобы достичь высокой рентабельности. Таким образом, «Рено» пытается извлечь максимальную выгоду, используя собственные наработки и экономическую конъюнктуру. Если расчет верен, «Рено» совершит мощный рывок, в противном случае – неисчислимые убытки. Конкуренты же не рискуют, предпочитая либо собирать в России актуальную модель в умеренном количестве, как «Форд», либо предлагают модель прошлого поколения, как «Джи-Эм–АвтоВАЗ». Кто окажется успешнее, станет ясно через пару лет. Ну а нам с вами, я не раз об этом говорил, будет из чего выбирать.

Что касается реальной цены машины в Европе и в России, верить следует не тому, что обещают, а тому, что увидите на ценнике в день начала продаж. Рынок не знает альтруизма: машину не станут продавать дешевле, чем за нее дают.

ЧЕМ РОССИЙСКИЕ РАЗРАБОТКИ ХУЖЕ

Прочитал, что на новом МАЗ-5360 установлены российские цифровые спидометр, тахограф и прочая бортовая электроника и что появление этого автомобиля – начало реализации большой программы по созданию в России новейшей автомобильной электроники. Причем эту работу совместно с автомобилистами ведет какая-то аэрокосмическая корпорация. Но в моем журнале «За рулем» об этом ни слова. Что, наши разработки хуже?

ЕВГЕНИЙ СМОЛЕНСКИЙ

Чем хуже российские разработки? Только тем, что их путь к массовому потребителю устлан шипами, а не розами. Как показала жизнь, пока в России гораздо больше тех, кто может придумать, чем тех, кто готов вложить серьезные деньги в производство.

Буквально на днях по радио прошла информация о плачевном состоянии отечественной электронной промышленности, длительное время не видевшей инвестиций... Кстати, вы встречали отечественные сотовые телефоны? Спутниковая система ГЛОНАСС никак не может набрать необходимое количество активных спутников – опять же нет денег. А прозевать разработки в нашей аэрокосмической сфере проще простого: если «Бош» о любой новинке немедленно оповещает всех и каждого, на наших закрытых предприятиях журналистов порой боятся как огня. В данном случае, однако, все проще: о серийном выпуске таких систем автомобильного назначения речь не идет. Давайте еще немного подождем.

В ЦЕНТРЕ БЕЗ ПЕРЕМЕН?

Правда ли, что мэр Москвы Ю. Лужков издаст распоряжение, запрещающее въезд грузовикам в пределы третьего транспортного кольца?

МАКС

Насколько я знаю, такое постановление уже подписано и с 1 декабря в пределы третьего транспортного кольца на самом деле запретят въезжать всем грузовым автомобилям грузоподъемностью свыше тонны.

Вот только, к сожалению, у нас правил без исключений не бывает. И сейчас, и после ввода в действие нового постановления за небольшую цену в ГИБДД можно оформить разовый или годовой пропуск в центр на грузовые автомобили, которые перевозят товары «для безотлагательных городских нужд» (как вы понимаете, это понятие можно трактовать очень широко). Все ограничения для грузовиков, как обычно, будут обозначены знаком «Въезд запрещен», за нарушение которого полагается штраф 50 рублей (0,5 МРОТ). Других мер воздействия мэрия ввести не может, так что вряд ли количество грузовиков в центре заметно уменьшится. Хотя это просто необходимо. Ни в одной европейской столице днем в центре города не встретишь тяжелых машин, создающих пробки и аварийные ситуации. Однако ни городские, ни федеральные власти, похоже, эта проблема всерьез не волнует.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ 11'2004







АКТУАЛЬНО

ТЕХНИКА

РЫНОК И СЕРВИС








vodafone



СЕУЛЬСКИЙ СПОРТСМЕН

Спустя десятилетие после рождения популярного в России «Спортиджа» на Парижском автосалоне представлено его второе поколение. За эти годы потребность в настоящих вседорожниках несколько снизилась – хороших дорог все больше, колдобин и грязи все меньше. Поэтому новичок стал более «паркетным», что, кстати, выразилось в появлении… переднеприводной версии. Не говоря уже о том, что кузов теперь сам несет все агрегаты.

В полноприводном варианте теперь нет необходимости подключать задний мост (впрочем, нет и моста, задняя подвеска независимая) – он в работе всегда. Точнее, бдительная электроника начинает передавать крутящий момент назад, «учуяв» пробуксовку передних колес. Впрочем, нажав кнопку над зеркалом, водитель может принудительно заблокировать трансмиссию, но только до скорости 30 км/ч. Стоит разогнаться побыстрее, как «Спортидж» сам переключится в переднеприводный режим.

Тормоза отныне снабжены электронной системой распределения усилий, все механизмы дисковые, на некоторых версиях сзади – барабаны.

Под капотом могут быть либо 2-литровые бензиновый или дизельный моторы (но уже не те, что были на первом поколении), либо бензиновая «шестерка» мощностью 129 кВт/175 л. с. Эти же двигатели стоят и на «Хёндэ-Туссан».

И последний штрих: в салоне устанавливают до шести подушек безопасности. В общем, хотя на «АвтоТОРе» и планируют освоить новый «Спортидж», он будет выпускаться параллельно со старым, не конкурируя с ним: цены-то совсем разные…

KIA SPORTAGE

- Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском и регулируемыми фазами газораспределения; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1975 см^3; мощность – 104 кВт/142 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 184 Н·м при 4500 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2630 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4350х1800х1695 мм; объем багажника – 667/1886 л; снаряженная масса – 1621 кг. Дорожный просвет – 195 мм. Колеса – 215/65R16.
- Максимальная скорость – 176 км/ч; разгон до 100 км/ч – 11,3 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,2 л/100 км.

НОВЫЕ МОТОРЫ «ЛАДЫ-110»

С октября на автомобили семейства «Лада-110» устанавливают восьми- и шестнадцатиклапанные двигатели объемом 1,6 л. От предшественника, полуторалитрового мотора, новый агрегат отличается блоком цилиндров, поршнями, коленвалом, модернизированной электронной системой управления и каталитическим нейтрализатором, объединенным с выпускным коллектором. 1,6-литровые двигатели развивают больший крутящий момент, а также укладываются в Евро III. Кроме того, при небольшой модернизации можно поднять экологическую планку до уровня Евро IV.

«ЦАРСКОЕ РАЛЛИ»

В начале сентября Москва встретила автопробег старинных автомобилей «Царское ралли». Этот проект объединил коллекционеров старинных автомобилей разных стран. Почтенные авто, а это три легендарных «Бентли» 1928–1930 гг., «Роллс-Ройс» 1968 г., раритетные модели «Мерседеса», «Ситроена», БМВ и другие, проехали по маршруту Берлин–Москва–Берлин.

ОСЕННИЕ КРОКУСЫ



Выставка «Автотранс-2004» прошла в московском выставочном центре «Крокус-Экспо». Среди участников отметилось немало производителей коммерческих машин: от легких фургонов до тяжелых грузовиков и автобусов. «Фольксваген», ИВЕКО, «Скания», «Хёндэ», КамАЗ, ПАЗ, ГАЗ – далеко не полный перечень экспонентов. Желающим присмотреть себе грузовик или автобус, наверное, вполне хватило предложений. Только вот посетителей оказалось немного – то ли место новое, то ли сэкономили на рекламе. Или крокусы цветут только весной?

«ЗА РУЛЕМ» – 2005

Дорогие друзья!

Тем, кто давно числит себя членом «Команды «За рулем», и ее новым друзьям мы предлагаем оформить подписку на наш журнал на следующий год. Вы наверняка заметили, что за неполный год «За рулем» стал интереснее, красочнее, больше по объему: в № 1 было 212 страниц, а в № 11 – аж 356! Так вот, при этом цена номера для подписчиков осталась неизменной. По традиции каждый наш подписчик автоматически становится участником всех наших акций и может выиграть ценные автомобильные призы!

Оформить подписку вы можете в любом почтовом отделении по одному из трех каталогов – агентства «Роспечать», «Почта России», «Пресса России». Редакция устанавливает с каждым из агентств свою так называемую «каталожную» цену (стоимость самого журнала плюс доставка до регионального склада почты). Окончательную стоимость журнала определяет местное почтовое отделение, осуществляющее доставку журнала до почтового ящика подписчика. Каталожная цена каждого номера журнала (при подписке на полгода) по каталогу «Роспечати» – 36 руб., по каталогу «Почта России» – 44 руб. 65 коп., по каталогу «Пресса России» – 76 руб. 50 коп.

Индексы журнала при подписке	на 6 месяцев	на 12 месяцев
По каталогу агентства «Роспечать»	72321	72390
По каталогу «Почта России»	99122	99581
По каталогу «Пресса России»	45364	43599



ВСЕГО ОДНА БУКВА...

Это – буква S после завораживающих слух любого автомобилиста слов «Астон-Мартин Вэнквиш». За ней скрывается прежде всего новая головка блока цилиндров, позволившая добавить к 466 «лошадкам» еще 61. Старались ради преодоления «психологически важной» круглой отметки – 200 миль в час (321 км/ч). Этому способствуют и слегка измененные крышка багажника, и задние фонари, позволившие на одну сотую уменьшить коэффициент C_x, доведя его до величины 0,32.

Другие изменения не оказали прямого влияния на цифровые показатели, но, видимо, их сочли необходимыми для ставшего еще более скоростным флагмана. Высоту пружин подвески уменьшили на 5 мм, заменили амортизаторы и подшипники ступиц, на 20% сократили длину рулевых тяг. Останавливать бешеную скачку «Вэнквиша» теперь будут шесть, а не четыре, как раньше, поршня в передних тормозах, через колодки, воздействующие на увеличенные с 355 до 378 мм диски.

Как утверждают создатели S-версии, нет предела не только совершенству, но и качеству материалов отделки: им удалось подняться и в этом вопросе на следующую ступень.

ASTON MARTIN VANQUISH S

■ Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 12х48х5935 см³; мощность – 388 кВт/527 л. с. при 7000 об/мин; максимальный крутящий момент – 577 Н·м при 5800 об/мин.

■ Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

■ Кузов – 2-местный 2-дверный; база – 2690 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4665х1923х 1318 мм; объем багажника – 240 л; снаряженная масса – 1875 кг. Колеса спереди/сзади – 255/ 40R19/285/40R19.

■ Максимальная скорость – более 321 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,8 с.

КОРОТКО

■ Самый большой в мире серийный пикап представила фирма «Интернэшнл Трак энд Энжин». Полноприводный CXT с двойной кабиной берет на борт до 6 т груза, а на буксирный крюк – все 20 т. Впечатляют в равной степени его длина – 6553 мм, ширина – 2438 мм и высота – 2743 мм!



■ На заседании в Страсбурге Еврокомиссия приняла решение об отмене правового контроля за рынком оригинальных запчастей. Иначе говоря, отныне на составные части кузовов, фары, зеркала не будут распространяться авторские права производителей. Как ожидают, это, с одной стороны, приведет к снижению цен, а с другой – к наплыву дешевых деталей из стран Азии, уступающих оригинальным по качеству. К тому же опасаются за судьбу около 50 000 рабочих мест в Европе.

■ До конца года кабинет министров России внесет в Госдуму новый законопроект о платных дорогах. Пока правительство рассматривает вопрос о привлечении иностранных инвестиций в отрасль.

■ Многие западные фирмы еще раздумывают о целесообразности инвестиций в России, а «Порше» уже выделил 10 млн. долларов на строительство в Москве... нет, не завода, а пока лишь своего представительства вместе с салоном и центром обучения персонала. Договор аренды земли на Ленинградском шоссе заключен на 49 лет, так что планы у «Порше» долгосрочные.

■ По данным Федерального агентства государственной статистики, только за сентябрь стоимость автомобильного бензина в среднем по стране выросла на 6,5%.



ГОСТЬ ИЗ СТРАНЫ ЛИЛИПУТОВ

Еще одной новинкой Парижа стал «Сузуки-Свифт». Автомобиль изрядно раздался «в плечах»: его колея (1480 мм), ширина и колесная база достигли непревзойденных в этом классе величин. Зато в салоне по-настоящему просторно и для багажа остается не меньше 213 л.

Гамма моторов включает пару бензиновых и один турбодизель мощностью от 91 до 102 л. с. В «комплекте» с ними работает одна из трех коробок передач: традиционная пятиступенчатая «механика», ее автоматизированный вариант или четырехступенчатый «автомат».

Как и положено нынче, много внимания уделено безопасности. Высокопрочные конструкционные стали позволили создать практически несминаемую пассажирскую ячейку, рулевая колонка, разумеется, травмобезопасная. Об остальном позаботятся ремни с преднатяжителями и пара надувных подушек. Машина «до последнего» будет цепляться за дорогу благодаря четырехканальной ABS и системе распределения тормозных усилий.

«Свифт» будут выпускать в трех- и пятидверном вариантах, причем салоны выдержаны в спортивном стиле: ведь машина ориентирована на молодежную аудиторию. Поэтому, кстати, и цена ее в Европе начинается всего с 10 000 евро.

SUZUKI SWIFT

■ Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1328 см³; мощность – 67 кВт/91 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 114 Н·м при 4000 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2390 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 3695x1690x1500 мм; объем багажника – 213/562 л; снаряженная масса – 990 кг. Дорожный просвет – 140 мм. Колеса – 165/70R14.

■ Максимальная скорость – 175 км/ч.

В ВИРТУАЛЬНОМ ПРОСТРАНСТВЕ



Компания «Фольксваген» создала новую систему виртуального проектирования автомобилей. В ее основе технология реального времени «Рей Трейсинг», созданная доктором Филиппом Слюсаллеком из университета Саарбрюккена. На специальном экране размером 5,1x2,1 (!) м создается виртуальная модель будущего автомобиля в натуральную величину. А чтобы вплотную заняться интерьером, дизайнер садится «за руль» виртуальной машины в так называемом «Кейв»-кубе со стороной 2,35 м. Здесь экран – каждая его грань и можно почти буквально «пощупать» все органы управления, оценить обзорность… Создание нового центра обошлось концерну в 20 млн. евро.

КОРОТКО

■ В первом полугодии продажи легковых автомобилей в КНР выросли по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 32%. Правда, годом ранее прирост составлял все 70%! В абсолютных цифрах Китай, однако, по-прежнему лакомый рынок – 1,1 миллиона проданных машин за полугодие. Даже снижение цен на 15-25% не воспринимается производителями как трагедия. Более неприятно для европейцев, что их доля на этом рынке снизилась на 10% в пользу американских, японских и корейских моделей.

■ Подразделение «Ниссан», выпускающее престижные автомобили для американского рынка под маркой «Инфинити», анонсировало новую модель с лаконичным названием



«М». В остальном скромничать не стали: машину, которая появится весной будущего года, оснастят 6- и 8-цилиндровыми моторами, которые должны вывести «М» в лидеры популярного класса «спортивных седанов».

■ В Госдуму РФ поступил новый законопроект с поправками к закону об ОСАГО. Его подготовили депутаты Думы от Краснодарского края, которые предлагают сделать бессрочным действие договора ОСАГО. Прекращаться он может только в двух случаях: «с момента предъявления регрессного требования причинившему вред лицу (страхователю, иному лицу, риск ответственности которого застрахован по ОСАГО») или через два месяца после того, как страхователь уведомил страховщика об отказе от его услуг. Страсти по ОСАГО не утихают.



«СТРИТ-РЕЙСИНГ» № 300

Приставка SRT (Street Racing Technology) в названии крайслеровских моделей недвусмысленно намекает: «я самый мощный в классе». На днях в этом полку появился новый вояка – «300C SRT 8». Созданный на агрегатах «Мерседеса» Е-класса предыдущего поколения, «трехсотый» недолго довольствовался скромными по американским меркам моторами из Германии. Сначала появилась 5,7-литровая «восьмерка» «Хеми», а теперь под капотом – форсированная до 431 силы версия объемом 6,1 л. Крутящий момент передается посредством 5-ступенчатой автоматической трансмиссии «АвтоСтик» с возможностью ручного переключения. Карданный вал и дифференциал рассчитаны на большие нагрузки.

Помимо этого доводка коснулась шасси – клиренс уменьшили, установив более короткие специально калиброванные пружины, усилили стабилизаторы поперечной устойчивости. Довершают портрет 20-дюймовые легкосплавные колеса, обутые в гоночные покрышки «Гудьир F1», задний спойлер и перекроенный для лучшего охлаждения огромных 360-миллиметровых тормозных дисков передний бампер. Первые гонки уже проходят на полигонах «Крайслера», а на улицы эмоции выплеснутся в начале 2005 года.

CHRYSLER 300C SRT 8

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x6059 см^3; мощность – 317 кВт/431 л. с. при 6200 об/мин; максимальный крутящий момент – 569 Н·м при 4800 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный; габарит (длина, ширина, высота) – 4999x1881x1471 мм; база – 3048 мм.
- Разгон до 100 км/ч – 5,0 с.

ЕСЛИ «МЕГАН» РАЗОЗЛИТЬ...

Нет, этот «Рено-Меган» не появится в салонах дилеров, его стихия – гонки. Дизайн автомобиля «срисовали» с модели «Рено-спорт 225», впрочем, и «начинка» под стать: трубчатый силовой каркас, полуавтоматическая коробка передач и, конечно же, расположенный по центру шестицилиндровый мотор. По сути, это тот же двигатель, что устанавливают на «Эспас» и «Вель Сатис», с одной лишь разницей: он прошел через руки специалистов по тюнингу. В результате мощность мотора достигла 320 л. с., традиционная система смазки уступила место «сухому картеру», а зажиганием заведует «Магнетти-Марелли». «Меган-Рено-спорт Трофи» примет участие в соревнованиях по всей Европе, начиная с будущего года.





КОРОТКО

■ По официальной информации ЗАО «Джи-Эм-АвтоВАЗ», за девять месяцев этого года с конвейера сошло около 38 тыс. автомобилей. За тот же период 2003 года было выпущено 13 тыс. машин. Всего в этом году планируют собрать 55 150 автомобилей.

■ Ижевский автозавод заключил контракты с «КИА моторс» на поставку окрасочного, сборочного и сварочного



оборудования для выпуска автомобилей «КИА-Спектра». С августа следующего года в Ижевске должны начать их полномасштабное производство и собрать до конца года 8 тысяч машин.

■ Разработчики фирмы «MTU Фридрихсхафен» представили на оборонной выставке в Вашингтоне самый мощный для своей массы и габаритов дизель – V-образную «шестерку» размером 760x700x590 мм и массой 550 кг, развивающую при 6-литровом объеме 550 кВт. Удельная мощность существующих грузовых дизелей примерно вдвое меньше, при этом они вчетверо дешевле.

■ Во вьетнамском городе Камфа (провинция Куангнинь) состоялось торжественное открытие сборочного производства КамАЗов. Мощность предприятия – 600 машин в год. Пока здесь собирают трехосные самосвалы КамАЗ-55111, но в перспективе – и другие модели. За последние три года Камский завод поставил во Вьетнам более 3.5 тыс. автомобилей – их доля на рынке этой страны составляет 33%.

■ По сообщению известного научного журнала «Нейчур», японским ученым удалось синтезировать особый кристалл, способный удалять из выхлопных газов все углеводородные соединения при практически холодном нейтрализаторе.

«ДЖИ-ЭМ–АВТОВАЗ» – НОВЫЕ ПЛАНЫ

Отвечая на вопрос редакции «За рулем», глава «Дженерал моторс» Рик Вагонер сообщил, что корпорация ведет переговоры с АвтоВАЗом о сотрудничестве в создании совместного производства двигателей: «Наши переговоры продолжаются, и мы надеемся, что вскоре усилия воплотятся в конкретных решениях. Однако до подписания документов воздержимся от официальных заявлений». Руководитель «Джи-Эм» подчеркнул, что воодушевлен перспективой стремительно развивающегося автомобильного российского рынка и рад тому, что его компания участвует в процессе его развития. «По мере роста рынка мы рассчитываем увеличить свое присутствие в России», – заявил он.



ПАССАЖИРСКОЕ ПОКОЛЕНИЕ

RENAULT TRAFIC GENERATION

■ Двигатель – турбодизельный с системой впрыска «коммон рейл»; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2463 см^3; мощность – 99 кВт/135 л. с. при 3500 об/мин; максимальный крутящий момент – 310 Н·м при 1750 об/мин.

■ Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

■ Кузов – 7-местный 5-дверный; база – 3098 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4782x1904x 1982 мм; объем багажника – 673/3092 л; снаряженная масса – 1988 кг. Дорожный просвет – 158 мм. Колеса – 215/65R16.

■ Максимальная скорость – 163 км/ч; разгон до 100 км/ч – 14,3 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8,6 л/100 км.

Главная идея, заложенная в новый микроавтобус «Рено-Трафик Дженерейшн» – сделать машину пригодной на все случаи жизни. Салон из обычного микроавтобуса легко трансформируется хоть в столовую, хоть в спальню. Правда, лежачих мест хватит лишь на троих, но ведь в отпуск редко ездят всемером.

С сиденьями можно делать... все! Передние и средние вращаются на 180°, средние и задние катаются взад-вперед по специальным «рельсам» в полу. Откуда-то «выскакивает» удобный обеденный стол... Кресла среднего ряда оборудованы, естественно, трехточечными ремнями безопасности, подлокотниками, подголовниками и креплениями «Изофикс» для детских сидений. По рельсам можно не только двигать сиденья, но и вовсе «выдвинуть» их из салона в гараж за ненадобностью. Поскольку четыре направляющие расположены на равном расстоянии друг от друга, ничто не мешает, скажем, поставить одно из кресел среднего ряда по центру.

Не поддаются счету всевозможные емкости и ящички для нужной и не очень мелочи. Есть даже мусорное ведро и внутренние отсеки-трубы для лыж. И еще одна важная мелочь: высота автомобиля чуть меньше 2 м, а значит, он заедет в стандартный гараж.



КОРОТКО

■ На УАЗе начали монтаж двух среднечастотных индукционных тигельных печей фирмы АВВ (Германия). В перспективе для изготовления картеров, дисковых тормозов и т. д. будут использовать высокопрочный чугун, что повысит надежность и эксплуатационные характеристики деталей, уменьшит металлоемкость конструкций. Запуск нового оборудования планируют на конец осени.

■ Ижевский автомобильный завод готовится к введению трехлетней гарантии на свои автомобили. По мнению представителей ОАО «Иж-Авто», это поможет привлечь дополнительных покупателей продукции завода. Ниже (с. 20) сообщается, что с 1 сентября этого года ижевские малолитражки получили 2-летнюю гарантию (или 35 тыс. км пробега).

■ Московский шинный завод начал замену оборудования. Вместо устаревшего устанавливают современное – словацкой фирмы «Матадор». Новые станки и гидравлические вулканизационные прессы позволят значительно улучшить качество и довести объемы производства в 2005 году до 3 млн. легковых покрышек в год.

■ На автомагистрали «Кавказ», в районе селения Урвань Кабардино-Балкарской Республики, открыт участок обхода Нальчика с путепроводом и транспортной развязкой. До этого трасса проходила по республиканской столице, что часто приводило к ДТП и ухудшало экологию города.

■ По заявлению президента «Хёндэ», концерн полным ходом ведет работы по созданию серийного гибридного автомобиля. С 1995 года на эти цели израсходовано 87 млн. долларов и еще 250 ждут своей очереди, чтобы к 2010 году организовать выпуск 300 000 таких авто. А пока 50 гибридных «гетцев» переданы на испытания в южнокорейскую полицию. В конце 2005 года, когда на рынок выйдет новый «Акцент», он будет иметь и гибридную версию.



КОМАНДА ОРАНЖЕВОЙ МЕЧТЫ

Двенадцать тысяч километров заснеженных дорог России, сугробы и переметы Кольского полуострова и Урала, сибирские морозы, лед Байкала и торосы рек предстоит пройти участникам «Экспедиции-трофи», которая стартует 23 февраля в Мурманске и должна завершиться уже 8 марта во Владивостоке. В ее составе – 33 команды (каждая на двух внедорожниках; всего 165 мужчин и 33 женщины). Награды искателей приключений ждут серьезные. Призовой фонд гонки – 15 кг чистого золота, из которых победитель (первая команда, достигшая финиша в полном составе) получит 10! Но разве дело только в деньгах? Экспедиция обещает превратиться в событие, достойное, может быть, и Книги рекордов Гиннесса. А адреналин – бесплатно.

ЗА КОНТРАБАНДУ – КОНФИСКАЦИЯ

Вступили в силу поправки в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП) и Таможенный кодекс, ужесточающие наказания за правонарушения при таможенном оформлении автомобилей. Теперь за «незаконное перемещение автомобиля через границу» и «недекларирование по установленной форме» придется заплатить от 50 до 300% стоимости автомобиля, причем с возможной конфискацией. Сообщение таможенному органу недостоверных сведений об оформляемом автомобиле влечет наложение административного штрафа в размере от 10 до 25 МРОТ (от 1000 до 2500 руб.). За это нарушение также возможна конфискация автомобиля, как и за «невывоз с территории РФ физическими лицами временно ввезенных автомобилей в установленные сроки».

ВЫСШИЙ КЛАСС БЕЗОПАСНОСТИ



Национальная служба безопасности на дорогах США (она проводит альтернативные европейским крэш-тесты) впервые присудила титул «Дважды лучший выбор». Его удостоился СААБ 9-3 «Спорт-Салун» за блестящие результаты бокового теста на скорости 49 км/ч, где имитировалось столкновение со вседорожником. А до этого был фронтальный удар на скорости 64 км/ч: с ним 9-3 также справился отлично. Подопытный образец был оснащен «умными» передними подушками безопасности, боковыми, вмонтированными в передние сиденья, и «занавесками», а также «активными» подголовниками.

КОРОТКО

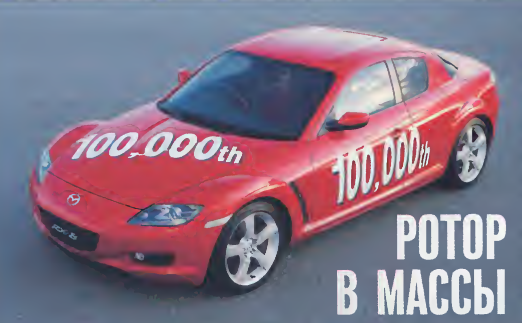
■ Вице-президент Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП) Михаил Низов заявил, что дизельное топливо России не соответствует международным стандартам. На нашей солярке могут работать только двигатели, отвечающие требованиям Евро 0, I, II. За последние два года стоимость дизельного топлива у нас возросла на 50%, а в Европе за четыре года – на 15%.

■ В Париже фирма «Валео» показала реверсивный моторчик для стеклоочистителей, ротор которого поворачивается лишь на 180°С, зато в любую сторону. Такой двигатель обходится без сложной системы рычагов и кривошипов, связывающих обе щетки, и позволяет реализовать любой алгоритм их работы, парковку в скрытом положении, защиту в случае примерзания. При этом мотор совсем не слабый – момент на его валу достигает 50 Н·м!

■ Семь десятилетий назад – в ноябре 1934-го на Ярославском автомобильном заводе начали изготовление первых отечественных самосвалов ЯС-1. Машина конструкции В. А. Ивлева и Г. К. Конкина имела грузоподъемность 3.5 т, была оснащена 73-сильным двигателем ЗИС и развивала до 40 км/ч. Кузов разгружался с помощью двух гидроподъемников. В январе 1935-го первые шесть ЯС-1 отправили в Нижний Тагил, а до конца года построили 300 самосвалов.



■ Московское ГУП «Городская служба платных парковок» получило от столичного правительства право самостоятельно устанавливать тарифы за пользование платными парковками. Предположительно 1 час в центре обойдется в 40-50 руб.



РОТОР В МАССЫ

Компания «Мазда» сообщила о выпуске стотысячного автомобиля RX-8 с роторным двигателем «Ренезис», производство которого началось в апреле 2003 года. Автомобиль за 18 месяцев разошелся по двадцати странам мира. Интересно сравнить это достижение с MX-5, попавшим в Книгу рекордов Гиннесса как самый массовый родстер: в свое время он достиг 100-тысячной отметки за 17 месяцев. У RX-8 есть все шансы превзойти его общим тиражом – спрос отличный.

БЕЗ ДОРОГ...

Председатель правительства РФ Михаил Фрадков заявил, что из-за недостаточного развития автодорог Россия ежегодно теряет 500 млрд. руб. Только 36% федеральных автодорог по несущей способности и состоянию покрытия соответствует нормативным требованиям; в неудовлетворительном состоянии находится 17% мостов. Поэтому стоимость автоперевозок возрастает в полтора раза. В целом по России при увеличении автомобильного парка на 5–7% в год прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования составляет менее 1%.

Чтобы только поддержать существующие дороги в рабочем состоянии, надо в течение 2005–2007 гг. выделить из федерального бюджета около 130 млрд. руб. Пока этих денег нет, как нет и конца реформам в системе Росавтодора. А трассы все разрушаются...



ЧЕТЫРЕ СТИХИИ «ПИРЕЛЛИ»

Ежегодный глобальный тест-драйв «Пирелли» прошел в Москве на территории спорткомплекса «Лужники». Журналисты смогли оценить поведение новинок итальянских шинников в «четырех стихиях»: на сухом и мокром асфальте, на льду и бездорожье, а также пообщаться в неформальной обстановке с главой российского отделения «Пирелли» Аймоне ди Савойя Аоста. Среди представленных шин были летние скоростные, зимние и внедорожные. Под стать подобрали и автомобили – «Кадиллак-CTS» и SRX. «Порше-Кайенна», «Мерседес-Бенц CLK320», БМВ-530 и 745 и др. После тест-драйва среди участников разыграли поездку в Рио-де-Жанейро на презентацию очередного календаря «Пирелли».

БМВ ВПАДАЕТ В ДЕТСТВО

Каждый из нас мечтал в детстве о педальной машине. Но, наверное, никто не помышлял о БМВ! У юных водителей есть все шансы оценить управляемость автомобиля знаменитой немецкой марки наравне со взрослыми. Хотя «Бейби Рейсер II» адресована водителям в возрасте от 1,5 до 3 лет, она оснащена настоящими фарами и задними фонарями. Колеса выдержаны в традиционном спортивном стиле, а комбинации приборов позавидуют иные взрослые машины. Цена игрушки 160 долларов, в которые входит и годовая гарантия – без ограничения пробега...



КОРОТКО

■ Фирма VSE представила сертифицированную в Европе электрогидравлическую систему подруливания колесами полуприцепов. Она применима ко всем осям и не требует механической связи со сцепным устройством. Необходимый алгоритм задается бортовым компьютером в зависимости от режима движения и требований конкретного заказчика системы: кто, как не он, лучше знает, в каких условиях будут работать его машины.

■ УАЗ заключил контракт с Министерством внутренних дел Афганистана на поставку 3000 автомобилей UAZ Hunter. Первая половина этой партии уже отгружена в Кабул, вторая должна быть поставлена до конца текущего года. Ульяновскими машинами будут комплектовать автопарк местной полиции.

■ Один из главных конкурентов «пятерки» БМВ и «Мерседеса» Е-класса в США – «Лексус-ES330» прошел курс омоложения. Помимо чисто декоративных изменений, машину снабдили многофункциональным рулем и новым дисплеем навигационной системы. Под капотом появился 6-цилиндровый V-образный двигатель объемом 3.3 л мощностью 225 л. с.



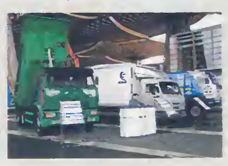
■ Подъезды к основным аэропортам в Москве – «Шереметьево» и «Домодедово» в будущем могут стать платными. Такое мнение высказал министр транспорта России Игорь Левитин. «Для этого будут построены новые магистрали к аэропортам, которые сделают платными».

ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

ВАЗ. На автомобили семейства «Лада-110» устанавливают новые дверные петли. Вместо штамповки их изготавливают методом литья. Как результат, двери лучше фиксируются, снижается усилие при открывании и закрывании. Кроме того, теперь применяют и новую графитовую смазку. В перспективе литые петли планируют устанавливать и на «самары».

ГАЗ. На действующих производственных линиях ведется подготовка к выпуску среднетоннажного грузовика ГАЗ-3310 «Валдай». При этом общезаводская программа на октябрь останется неизменной. Более того, в это время будет отремонтировано и налажено оборудование для выпуска уже существующих моделей.

КАМАЗ. Предприятие впервые приняло участие в международной грузовой выставке в Ганновере (Германия). В числе экспонатов – самосвал КамАЗ-6520 с максимальной полной массой 33.1 т и шестицилиндровым рядным дизелем «Каммминс» мощностью 350 л. с., соответствующим экологическим требованиям Евро III. Также был представлен среднетоннажный развоз-



ной грузовик КамАЗ-43081 с изотермическим фургоном для перевозки охлажденных продуктов. В роли «шоу-стоппера» выступил спортивный полноприводный КамАЗ-4911 «Экстрим», который примет участие в ралли «Париж–Дакар-2005». Восьмицилиндровый V-образный двигатель ЯМЗ-7Э846 мощностью 730 л. с. разгоняет 10-тонную машину до скорости 100 км/ч всего за 16 с.

УАЗ. С октября на все автомобили УАЗ устанавливают раздаточную коробку с косозубым зацеплением шестерен и новыми подшипниками. По сравнению с прежним агрегатом новая «раздатка» работает тише, передает больший крутящий момент, а ресурс превышает 200 тыс. км. Управление – одним рычагом с последовательной схемой переключения, которая полностью исключает ошибки в выборе режимов.

ИЖ-АВТО. На предприятии изменили условия гарантии. Теперь она составляет 24 месяца или 35 тыс. км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше. Гарантия действует на всю продукцию завода, поступающую в продажу с сентября этого года, кроме автомобилей КИА. На них распространяется общая корпоративная гарантия «КИА моторс» – 5 лет или 100 тыс. км.

УРАЛАЗ. В конце года во Вьетнаме начнет работу совместное предприятие по производству «уралов». Партнер уральского завода – Министерство обороны Вьетнама. На СП планируют собирать две модификации армейских автомобилей с колесными формулами 4x4 и 6x6. Опытную партию должны выпустить до конца 2004 года, для этого во Вьетнам отправляют 12 машинокомплектов. Производственная мощность предприятия – 500 автомобилей в год с возможным увеличением до 1000. В перспективе планируют локализовать производство некоторых узлов и агрегатов.

ROLLS ROYCE. Фирма выпустила тысячный «Фантом». Он традиционного черного цвета с черным же кожаным салоном и отделкой из древесины вяза. По случаю этого события президент компании и председатель совета директоров Карл-Хайнц Кальбфелль сказал: «Этот результат стал возможен



благодаря работе маленькой, но талантливой команды в Гудвуде и знаменует собой возрождение «Роллс-Ройса».

BALLARD POWER SYSTEM. В сентябре состоялся рекордный пробег водородомобиля Hysun 3000, целью которого было пройти 3000 км по дорогам общего пользования от



Берлина до Барселоны, израсходовав при этом не более 3 кг водорода. Это эквивалентно удельному потреблению бензина 0,4 л/100 км. Одноместный экипаж весит без водителя 120 кг и снабжен топливным элементом фирмы «Баллард» мощностью 1,2 кВт. На 12-дневный заезд фактически хватило 3,3 кг сжатого до 350 бар газа.

VISTEON. Для нового «Форда-Фокус» здесь разработали следящие галогенные фары. Таким образом, этот автомобиль станет первым в мире с подобной системой (до сих пор такой головной свет работал лишь с ксеноновыми лампа-



ми). Опция будет стоить всего 360 евро против 840 с газоразрядными лампами.

Проверка системы организацией TÜV показала, что водитель способен увидеть до 70% всех окружающих предметов, тогда как с обычными фарами – только 46%.

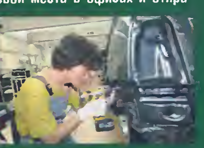
VOLKSWAGEN. На прошедшем в Ганновере салоне грузовых автомобилей «Фольксваген» передал 10-миллионный «Транспортер» фонду поддержки детей, больных



раком. А посредником была выбрана команда олимпийских чемпионок (хоккей на траве) «Золотые девушки». Они перегонят «юбиляра» в реабилитационный лагерь.

КОРОТКО

■ Интересную акцию провели на «Фольксвагене». Первого октября 49 «белых воротничков» на целый день оставили свои места в офисах и отпра-



вились завинчивать гайки на конвейере. Так, по мысли авторов идеи, они лучше поймут, что такое качество и чего оно стоит. А собирали менеджеры среднего звена те самые «тураны», которые потом передадут им в качестве служебных автомобилей. Так что в случае «халтуры» предъявлять претензии будет некому.

■ Правительство России намерено ограничить срок эксплуатации автобусов, занятых перевозкой пассажиров. Ориентировочно – не более чем 15 лет, после чего их нельзя будет использовать на линии. По расчетам МВД России, сейчас в стране около 50% всех автобусов находится в критическом состоянии.

■ Семейство назовут «Кью». Нет, речь не о семье оружейника из кинобондианы. «Ауди» решила ввести обозначение Q7 для своего будущего вседорожника, причем семерка указыва-



ет на его положение между рядами «шестерок» и «восьмерок». На рынке эта новинка появится в начале 2006 г. и будет представлять собой доведенный до серийной зрелости концепт «Пайкс-Пик» (на фото), показанный в Детройте в 2003 году.

Компания «Русские автобусы» планирует в ближайшем будущем организовать сборку автомобилей ПАЗ на острове Свободы. Сборка планируется в конце 2005 года.





ПЕРВЫЕ СВИДАНИЯ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ.
ИНТЕРВЬЮ: ПЕТР МЕНЬШИХ, ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Пожалуй, немного есть городов, которые, как этот, одним именем настраивают на романтическую волну. Сколько в Париже мест для рандеву! Незатихающие до поздней ночи Елисейские поля, аллеи Люксембургского сада, набережные Сены, Монмартр, где так и кажется, что навстречу из переулка выйдет Модильяни или Хемингуэй, бесчисленные кафе бульвара Монпарнас… Но нас ждут свидания совсем в другом месте: возле станции метро «Порт де Версаль», под вывеской «Мондьяль де л'Отомобиль». Этой осенью здесь несколько десятков дебютантов…

БРЕМЯ ПОПУЛЯРНОСТИ

Среди журналистов нашлись те, кто окрестил новый «Форд-Фокус» чересчур... неновым и менее оригинальным, чем прежний. Наверное, сказалось долгое ожидание, ведь о новинке говорили уже почти год. Но дело еще и в восприятии – то, что вчера казалось откровением, сегодня выглядит обыденным.

Да, популярным быть очень нелегко – к ним повышенные требования. Впрочем, тем, кто отстаивал очередь посидеть в новинке и приглядывался к ней как к скорой покупке, «Фокус», похоже, потому и нравился, что остался самим собой, а «гранености» в экстерьере и в интерьере поубавилось. Не рискуя революционно менять внешность модели, разошедшейся по миру уже шестимиллионным тиражом, маркетологи и дизайнеры, скорее всего, правы.

Зато линейку двигателей заметно обновили: минимальный мотор объемом 1,4 л теперь 80-сильный (на 5 «лошадок» больше предыдущего), самый мощный 2-литровый бензиновый агрегат развивает 106 кВт/145 л. с., а ди-



Заметно измененный дизайн и интерьер «Форда-Фокус» понравились многим. Для машины предлагают четыре бензиновых и два дизельных мотора.



Хенрик Нензен
(Henrik Nenzen),
президент «Форд мотор компани» в России

– Чем отличается новый «Фокус» от того, который делают сегодня во Всеволожске?

– Это полностью новый автомобиль. У него иная подвеска, другие моторы, трансмиссия, он отличается от предшественника по дизайну. Более детально о новой машине, которая будет выпускаться во Всеволожске, мы объявим 17 января.

– Как «Фокус» будет выводиться на рынок?

– После 20 января мы начнем принимать заказы. Собирать текущую модель прекратим в апреле. В мае стартует производство новой, а в начале июля первые машины поступят покупателям. Выпуск четырехдверных седанов в России начнется лишь на два месяца позже, чем в Европе. Мы начнем именно с седанов, поскольку этот тип кузова наиболее популярен в России. Вслед за ними запустим всю линейку: хэтчбек, универсал и... россиян ждет еще один сюрприз, а может быть и два – о них во всеуслышание объявим в январе. Скорее всего, это будет трехдверная версия, а может и купе.

Россияне, как и немцы, очень требовательные клиенты. Им нужны машины, современные с точки зрения динамики, внешнего вида и удовольствия от вождения. Исходя из этого и было принято решение о замене модели на Всеволожском заводе. Очевидно, что старый «Фокус» еще находил бы покупателей, но когда в Европе продается новая модель, мы сочли некорректным предлагать здесь «уцененную».

– «Рено» в будущем году планирует вывести на рынок малобюджетный автомобиль «Логан» – он будет конкурировать с «Фокусом»?

– Из-за невысокой цены «Логан» в России, скорее всего, ожидает успех. Но мне кажется, у вас в стране сохранится потребность и в более дорогих, комфортных и совершенных автомобилях – таких, как «Фокус». Кроме того, появились сообщения о том, что «Логан» будет продаваться и в Западной Европе, однако он не представлен на выставке в Париже. Похоже, его создатели понимают, что «Логан» «не совсем» для западноевропейского рынка. Но вернусь к «Фокусу». Новая модель больше размерами, хорошо приспособлена к зимним условиям и, полагаю, будет пользоваться высоким спросом у россиян. Наверняка неплохо будет продаваться и «Опель-Астра» (российское название «Шеви-Вива» – **ред.**), запускаемая на СП «Джи-Эм-АвтоВАЗ». Российский рынок очень большой, и для «Фокуса», «Астры» и «Логана» найдутся собственные ниши.

– Не снизится ли объем производства российского «Форда» в связи с запуском новой модели?

– На автомобили российской сборки попрежнему очереди. Это и радует, и огорчает: не хотелось бы заставлять россиян ждать. Поэтому сейчас очень серьезно думаем над расширением производства, ведем переговоры с европейским отделением «Форда». Мы видим потенциальные возможности российского рынка и перспективы увеличения мощностей.

Окончательно объемы выпуска на будущий год определим в январе, когда станет ясно, за счет чего расширять производство. Если не будем предпринимать дополнительных усилий, то выпустим 35–40 тысяч автомобилей, что соответствует показателям нынешнего года. Замечу, это с учетом освоения новой модели.

О цене говорить рановато, но в январе обещаю дать наиболее полную информацию.

– И наконец, вопрос из области фантастики. Не рассматривали ли вы возможности кооперации с «Дженерал моторс» в производстве автомобильных компонентов. Известно, что «Джи-Эм», в частности, озабочен производством современных двигателей. Наверное, двум американским компаниям проще договориться?

– Вопрос о совместном производстве с «Джи-Эм» не рассматривался, но мы намерены сотрудничать и с «Джи-Эм», и с «Рено» в создании сети общих российских поставщиков. Высокие мировые стандарты предъявляются каждой из наших компаний – а значит, у нас общая задача найти качественных поставщиков комплектующих в России.



«Фольксваген-Гольф GTi» достигает 100 км/ч за 7,2 с и разгоняется до 235 км/ч. При этом, как утверждают, расходует в среднем 8 л бензина на 100 км.

«Ауди-А3 Спортбек» (ЗР, 2004, № 10). Но, конечно же, под крышами Парижа в борьбу немецких гигантов энергично вмешались французы. Заметно посвежевший «Ситроен-С5» в этом году выбрали одним из официальных автомобилей выставки – поручили возить между павильонами почетных гостей. Фирма, за свою долгую историю не раз удивлявшая оригинальными решениями, на сей раз, похоже, побила рекорд по… размерам фирменного знака. Теперь его образуют капот и бампер. Видно, действительно, за версту.

Но эта особенность меркнет рядом с рулевым колесом «Ситроена-С4». Проверить, действительно ли вращается лишь обод, а середина с кнопками неподвижна, приходили целыми группами, а тот, кто опробовал новинку, выполнял роль экскурсовода. Конечно, автомобиль привлек не только этим. Трехдверный и пятидверный хэтчбеки сзади



Фирма СЕАТ упорно расширяет класс спортивных мини-вэнов. На сей раз предлагает оригинальный по дизайну «Толедо».



Одним из главных экспонатов «Субару» стал универсал «Легаси» с 3-литровым 245-сильным мотором и шестиступенчатой коробкой передач.

зель того же объема – 100 кВт/136 л. с. А ведь наверняка еще появится «заточенная» спортивная версия. Похоже, и второй «Фокус» удался…

Главные, с точки зрения массового покупателя, премьеры «Фольксвагена» и «Опеля» уже состоялись. Поэтому в Париже предлагали оценить, как теперь говорят, нишевые версии. Таковы «Опель-Астра Караван» и «Астра-GTC» – трехдверная версия со спортивной отделкой и мощными, вплоть до 200-сильного, двигателями. «Фольксваген» отвечает… Правильно, знаменитой модификацией GTi. Двигатель, как и у «Опеля», мощностью 147 кВт/200 л. с., ну и весь антураж спортивного авто – налицо.

На поле популярных в Европе, да и все более привечаемых в России, моделей гольф-класса вышла еще пара баварских игроков: БМВ первой серии и



Вместительная «Мазда-5» совсем не выглядит тяжеловесной. Судя по данным фирмы, характер мини-вэна должен быть боевым.



Клод Сатинэ
(Claude Satinet),
президент-генеральный директор «Ситроен»

– Год назад мы договорились не спрашивать вас насчет строительства завода в России. Но когда можно будет задать такой вопрос?

– Действительно, пока мы не имеем планов производства в России. Ведь на ваш рынок мы поставляем всю гамму своих автомобилей, собранных в Европе. «Ситроен» рассматривает российский рынок как очень серьезный – мы не имеем права выходить сюда с каким-то одним продуктом или ограниченным их числом. Поэтому выбрать одну из моделей и начать производить ее в России для местного рынка мы не можем. Чтобы не создавать противоречия между локальной и импортируемыми моделями, компания приняла решение сделать упор только на ввоз автомобилей. Возможно, со временем стратегия изменится, и тогда мы сообщим об этом.

– Хотим поздравить вас с большим успехом на чемпионате по ралли. Чего больше в этом успехе – везения или технического превосходства?

– Нет, это не просто везение. Понимаете, когда за дело берется крупная компания, как наша, то готовится к нему обстоятельно: создается команда специалистов. Это, с одной стороны, пилоты: Себастьян Лоэб олицетворяет молодость, Карлос Сайнс – опыт. С другой стороны, привлекаем опытных инженеров, умеющих делать отличные автомобили. Третья составляющая успеха – непреодолимое желание добиться победы, упорно работать для достижения этой цели. В этом мы схожи с командой «Феррари» на гонках формулы 1.

– О модели С4 начали говорить еще в Женеве, где она предстала в спортивной версии. Но сейчас ее яркие черты проглядывают в серийной модели, возникает желание купить автомобиль. Вы используете спортивность для продвижения своей продукции?

– В семействе С4, по сути, два разных автомобиля. У пятидверной версии более округлые формы, а у трехдверной (мы называем ее «купе») – более резкие, спортивные.

Уместна параллель с моделями С2 и С3. Первая – с более резкими, мужскими чертами, спортивного плана; вторая – спокойная, женственная, семейная. Таким образом мы предоставляем возможность выбора и самовыражения через автомобиль. В идеальном случае наши покупатели, мужчина и женщина, должны спорить, какой из автомобилей им более подходит, но важно, чтобы спор и выбор касались обязательно одной из версий модели «Ситроен».

– В ваших автомобилях много передовых решений: система остановки и пуска двигателя на светофоре, неподвижная ступица рулевого колеса... Сдается, вы опережаете основных немецких конкурентов?

– Действительно, нам удается опережать немецких автомобилестроителей в создании удобств для вождения. Добавлю к названным систему оповещения водителя при пересечении осевой линии – таких устройств вы ни у кого не встретите. Главное, они востребованы и реально помогают водителю. Это не те устройства, которые вступают в действие только на скорости за 200 на обледенелой дороге. Все наши изыскания ведутся в рамках полезного и нужного обыкновенному водителю в совершенно обыденных ситуациях.

– Совместно с нашими коллегами из французского «Отомобиль магазин» мы обсуждаем проект автопробега из Пекина в Париж через Владивосток и Москву – возможно, на «ситроенах-С4». Как вы к этому отнесетесь?

– Рейды всегда были в центре внимания марки «Ситроен». И в ходе ралли 1992 года Париж–Москва–Пекин «Ситроен» одержал победу. Поэтому ваша идея вполне жизненна. Правда, там участвовали не серийные автомобили, а специальные, подготовленные для ралли-рейдов. Но проехать маршрут на серийных машинах – тем более интересно.

заметно различаются, но оба очень симпатичны и вызывают ассоциации с оригинальными моделями прошлого – от DS до СХ. Кстати, индекс последнего подчеркивал феноменальную аэродинамику. И вот новый рекорд в классе: у «Ситроена-С4» C_x = 0,28. Гамма двигателей тоже в духе времени: пять бензиновых и три дизельных от 65 кВт/90 л. с. до 130 кВт/180 л. с. Похоже, «четверке» тоже уготовано бремя популярности.

СЕАТ, а скорее руководство «Фольксвагена», снова пытается обойти конкурентов с фланга. Вслед за необычным «СЕАТ-Алтеа» испанская фирма представила новый «Толедо» – тоже нечто среднее между универсалом и мини-вэном. Своеобразная машина отделана в спортивном стиле, самый «слабый» дизельный мотор развивает 77 кВт/105 л. с., а топ-версию оснащают 150-сильным агрегатом.

Впрочем, такие показатели и для других мини-вэнов нынче норма. Симпатичную, как все «мазды» последнего поколения, «пятерку» с посадочной формулой 6+1 (одно детское место можно со-



«Ситроен-С4» будут оснащать восемью моторами: пятью бензиновыми и тремя дизельными. Последние особенно популярны на родине – во Франции.



Новый «КИА-Спортидж» создан на одной платформе с уже прописавшимся в России «Хёндэ-Туссан». На выбор бензиновые моторы объемом 2 и 2,7 л или 2-литровый дизель.



«Хёндэ-Соната» наверняка вызовет у россиян повышенный интерес. Тем более что теперь машину предлагают и с 3,3-литровым двигателем.



«Шкода-Октавия»-универсал солидна и вместительна. В активе модели – обширная гамма двигателей и версия с полным приводом.

орудить во втором ряду между полноценными креслами) оснащают 115- и 145-сильными бензиновыми моторами, а также совсем немного уступающими им дизелями – 81 кВт/110 л. с. и 105 кВт/143 л. с. Первое рандеву с «Маздой-5» оставило очень хорошее впечатление.

Еще одно интересное свидание. «Хёндэ-Соната» явно хочет понравиться прежде всего европейцам. И хотя дизайн не назовешь оригинальным (мне автомобиль «с лица» напомнил СААБ, коллеги называли иные известные марки), зато вполне заслуживает называться приятным. А нрав машины, похоже, будет боевым. Порукой тому двигатели: 2,4-литровый 161-сильный и объемом 3,3 л мощностью 171 кВт/233 л. с. Последний предлагают с новыми автоматическими коробками передач – четырех-



Маленькая премьера большого салона – французский «Эксам» предлагает сразу три новые легковые модели. А еще под маркой «Мега» делает крошечные грузовички.

и пятиступенчатыми. Чуть позже «Соната» запоет и 2-литровым дизелем. Обещают также шестиступенчатую механическую коробку. В России новый «Хёндэ» наверняка вызовет большой интерес... если не омрачит свидания чрезмерными финансовыми запросами.

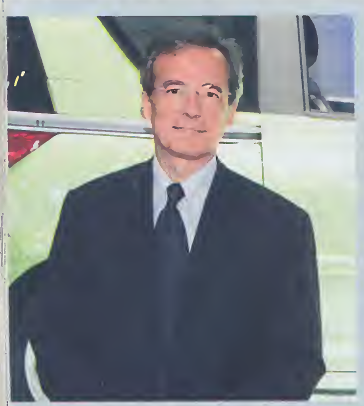
МАЛО НЕ ПОКАЖЕТСЯ

Какой же Парижский салон без крохотных машинок, на которых во Франции разрешено ездить без водительского удостоверения? Показалось, правда, что в этом году их стало меньше, чем прежде. Зато и здесь была маленькая мировая премьера – новая серия автомобилей «Эксам». Ну все, как у взрослых! Экологически чистый дизель, кузов с деталями из алюминия, дисковые тормоза с ABS. Правда, «максималка» всего 45 км/ч (есть и версия, разгоняющаяся до 78 км/ч, но для такой нужны права), зато 16-литрового топливного бака хватит на 450 км! Между прочим, «Эксам» выпускает более 10 тысяч таких машин в год – сравнимо с показателями иных российских совместных предприятий. Но все же погоду на рынке городских компактов делают модели более взрослые.

Фирма «Пежо», не поскупившись, выставила добрый десяток «вагончи-



Благодаря отодвигающейся назад двери садиться в «Пежо-1007» удивительно удобно. Конечно, речь о передних сиденьях.



Фредерик Сен-Жур
(Frederic Saint-Geours),
президент-генеральный директор компании «Автомобили Пежо»

– На стенде «Пежо» – новинки, от утилитарной «Пежо-1007» до авангардной модели 907. Какими новыми идеями наполнена философия компании?

– Сутью философии «Пежо» являются инновации. В одном случае это могут быть технические решения, в другом – дизайнерские: такова модель 407, которая заметно выделяется на фоне конкурентов. Ну а применительно к модели 1007 мы вправе говорить о совершенно новой концепции автомобиля, поскольку ни у кого больше нет компактной модели со сдвижной электрической дверью. «Пежо» не грех похвастаться и технологическими инновациями. Если речь идет о дизельных двигателях, мы предложили автомобильному миру сажевый фильтр, который улавливает мельчайшие загрязнения в выхлопных газах. Современные сажевые фильтры для двигателей «Пежо-607» имеют ресурс 200 тыс. км. И мы намерены развивать инновационную деятельность в сфере концепций, технологий и дизайна. Важно, что на «Пежо» не просто что-то изобретают: как производитель массовых автомобилей, фирма доводит эти инновации до самого широкого круга людей, заставляет усовершенствования работать. Вместе с «Ситроеном» мы разработали систему «стоп & старт»; она отключает двигатель при остановке на светофоре и позволяет в условиях города экономить немало топлива. Это устройство будет на нашей новинке «Пежо-1007».

– Новый директор «ФИАТ-Ауто» заявил недавно, что его компания будет ориентироваться в своих разработках на «Пежо» и других французских производителей. Можно считать, что вы захватили лидерство среди европейских компаний?

– Группа «Пежо-Ситроен» действительно выделяется среди автомобильных производителей, включая французских, потому что мы делаем машины иначе, нежели остальные. На основе нескольких общих с «Ситроеном» платформ мы разрабатываем автомобили и модельные ряды, совершенно непохожие один на другой.

– И все же раньше «Пежо» причисляли к автомобильной классике. А что теперь символизирует лев на решетке радиатора?

– Я бы сказал, что «Пежо» – это сплав элегантности и классических форм в области дизайна и инновационности в плане концептуального развития автомобиля и технологий. По-моему, нам удается сочетать классицизм и авангардизм. Мы не производим автомобили, которые нравятся лишь сиюминутно. Наши машины будут нравиться и волновать людей и через десять лет. В этом их классицизм. Но с другой стороны, сегодня они несут много необычного. Мы и дальше будем развивать эти две тенденции.

– Модель «Пежо-907» – это рождение нового семейства или просто пробный шар на стенде?

– Для нас это автомобиль мечты. Здесь мы не ставили никаких ограничений дизайнерам. Ведь, как известно, им каждый день выдвигают технические условия, говорят: сделайте так, а не иначе, учтите то, не забудьте про это. Но иногда разрешают сделать машину такой, как они задумали. «907-я» – как раз такой случай. Экземпляр, который появился на выставке, уникален, но весьма вероятно, что он послужит стилистической основой будущих серийных моделей. При этом «Пежо-907» – реальный автомобиль, который ездит, к тому же он оснащен оригинальным двигателем мощностью 500 л.с. собственной конструкции.



«Рено-Твинго» внешне изменили не сильно. Зато серьезно улучшили его пассивную безопасность.

ских ворот немало. «Мицубиси» козыряла трехдверной версией «Кольта» (ЗР, 2004, № 10), «Рено» – высоким хэтчбеком «Модус» (материал о нем в этом номере). На их фоне обновленный «Мерседес-Бенц А» выглядел вполне обычным, а ведь давно ли удивил всех неординарными линиями кузова и техническими решениями? Теперь, помимо пятидверной версии, обещают трехдверную, а среди новых моторов особенно впечатляет 75-сильный дизель. С таким можно проехать на баке примерно 1100 (!) км, расходуя 4,9–5,4 л/100 км. Вернувшись к теме первого свидания, машину хочется назвать будущей рачительной хозяйкой.

КАВАЛЕРИЙСКАЯ АТАКА

Сверхэкономичные автомобили вполне мирно уживаются здесь с аппаратами, под капотами которых многосотенные табуны. Даже малыш с мотором более 100 сил (тот же «Пежо-1007RC») давно не редкость, а у БМВ-М5 эскадрон в 507



В гамме «Мерседес-Бенца» А-класса теперь будет и трехдверная версия. Во внешности, разумеется, никаких революционных изменений, а моторы обновили.



«Мерседес-Бенц GST Вижн R» оснащен 218-сильным дизелем, а укороченная модификация «Вижн В» – 140-сильным. До серийного производства, видимо, недалеко.

ков» модели 1007. Но все равно, посидеть за рулем удавалось, только отстояв очередь. Каждому хотелось «угнездиться» в машинке на удивление просторной, нажав кнопку, закрыть сдвижную дверь и, по-детски улыбнувшись собственному озорству, поставить на ее пути локоть или колено. Останавливается – проверили на себе!

Оснащению «Пежо-1007» позавидует иной автомобиль более высокого класса. Моторы: 70-сильный дизель, 75- и 110-сильные бензиновые. А рядом с машинками веселеньких расцветочек – черный прототип с внушительными бамперами, кожей в салоне и шильдиком RC. Увидите такой на улице, не пытайтесь тягаться – малыш вооружен 140-сильным мотором.

Соперников у «Пежо-1007» под крышами выставочного центра у Версаль-



Седан БМВ-М5 с 507-сильным 10-цилиндровым мотором вызывал повышенный интерес у публики. Не удивительно: увидеть такой «в миру» доведется не часто.



«Феррари-F430» пришел на смену модели «360 Модена». Кнопками на руле можно не только переключать передачи, но и перестраивать подвеску.



Обновленный «Порше-Бокстер» оснащают 240-сильным 2,7-литровым и 320-сильным 3,2-литровым (модификация «Бокстер S») двигателями.



Уж сколько стилей сменилось за последние десятилетия! А «Порше-911», на радость фанатам марки, сохранил фирменные черты, став еще мощнее и быстрее.

голов! Двигатель V10 разгоняет баварский седан до 100 км/ч за 4,7 с, а до 200 – за 15 с. Настройщики из Штутгарта ответили мюнхенцам «Мерседес-Бенцем CLS 55 AMG» с 476-сильным 5,5-литровым агрегатом.

Эти показатели впечатляют не меньше, чем 490-сильный мотор «Феррари-F430». Впрочем, фанатиков итальянской «конюшни» такое сравнение покоробит. Отчасти они будут правы: их любимцев даже в самом густом потоке увидишь за версту. К тому же «Феррари», в отличие от многих других, не ограничивает максимальную скорость 250 км/ч. У модели F430 она почти 315 км/ч.

...А у «Порше-911 Каррера S» – под 300. Мотор объемом 3,8 л мощностью 355 л. с. – новый (мощность 3,6-литрового для «911 Карреры» подняли на 4 кВт – до 239 кВт/325 л. с.). Стилистику, на ра-



«Альфа-Ромео 147» – типичный представитель итальянского стиля. Во всем! Изящный кузов, мощные моторы и... минимум две барышни на один автомобиль.



Чтобы подготовить «Ленд-Ровер Дискавери» третьего поколения к изменениям дорожных условий, достаточно повернуть ручку в положение «снег», «грязь», «песок» и т. д.

универсал на базе обновленной весной модели и «Ягуар-XJ» с удлиненной на 125 мм базой и всеми мыслимыми удобствами.

Как всегда, наибольшая концентрация фотографов была возле итальянских стендов. И не потому, что, скажем, обновленная «Альфа-Ромео 147» внешне уж очень сильно отличается от предыдущей. Правда, двигатели, коробки передач и подвески действительно модернизировали, но мастеров фотографии, конечно же, больше привлекали свидания с длинноногими дивами. Их в «итальянском дворике» было, кажется, больше, чем во всех остальных павильонах вместе взятых.

ПРЕКРАСНОЕ ДАЛЕКО?

Вовсе нет! Подавляющее большинство парижских концепт-каров достаточно близко к серийному производству.

Два «Мерседес-Бенца Гранд Спортс Турер» – «Вижн В» и удлиненный «Вижн R» – видимо, последний шаг на пути к новому вседорожнику ML.



Концепт-кар «Ниссан-Тон» – вместительный хэтчбек длиной чуть больше 4 м. Примерно так, видимо, будет выглядеть новая «Алмера».



Редкий гость на западных автосалонах – «Махиндра-Гоа» со 130-сильным дизелем. Оказывается, во Франции у индийской фирмы есть дистрибьютор.

дость поклонникам легендарной марки, почти не изменили. Здорово же поработали дизайнеры в начале 1960-х!

ЗНАКОМЫЕ ВСЕ ЛИЦА

Фирмы, отстрелявшиеся основными новинками до Парижа, предлагали свидания с версиями уже знакомых машин. Европейскую премьеру отпраздновал «Ниссан-350Z» с кузовом родстер и 3,5-литровым двигателем мощностью 209 кВт/280 л. с. «Шкода» показала рестайлинговую «Фабию», отличить которую от предыдущей не слишком просто, и новую «Октавию»-универсал.

АвтоВАЗ тоже отметился премьерой. В Париж привезли «Калину», причем не только седан, но и хэтчбек. Британские цвета защищали «Ровер-75 Турер» –



Внушительный «Кадиллак-STS» с восьмицилиндровым 4,6-литровым двигателем «Нортстар» отметил в Париже европейскую премьеру.



Под капотом красавца «Пежо-907» 500 породистых скакунов. В салоне, как и положено спортсмену, металл и кожа.



Самый быстрый водородомобиль в мире, перешагнувший 300-километровый рубеж, вооружен мотором V12.

Симпатичный «Ниссан-Тон» тоже не выглядит несбыточной машиной. Да и представители фирмы не скрывают в нем черт «Алмеры» следующего поколения.

Пожалуй, если бы на салоне в Париже устраивали конкурсы красоты, я бы отдал первенство купе «Пежо-907». Под длиннющим, в классическом стиле, капотом – 6-литровый 500-сильный двигатель V12. Наверное, с точки зрения техники особых препятствий к серийному производству нет, слово – за маркетологами.

Эффектный водородомобиль БМВ на конвейер не попадет никогда. Зато в канун открытия салона, 19 сентября на нем установили рекорд скорости для водородных машин – 302,4 км/ч. Показуха? Отчасти, да. Но, думаю, рачительные баварцы не случайно с таким упорством вкладывают огромные деньги в разработку автомобилей на альтернативном топливе.

И вновь вернемся к земному. По-моему, купе «Форд-Фокус Виньяле Концепт» с убирающейся крышей тоже удивительно красиво и к тому же недалеко от серийного производства – оттого и стояло совсем близко от «Фокуса», с которого мы начали прогулку по «Мондьяль де л'Отомобиль»...

Первое свидание часто кончается раньше, чем хотелось бы. Вот и встречи в Париже уже в прошлом. Кого-то они восхитили, иных отчасти разочаровали. Впрочем, окончательные выводы делать рано: еще предстоят более продолжительные свидания и обстоятельное общение, чтобы безошибочно выбрать автомобиль, жизнь с которым будет долгой и счастливой. □

Ждать, когда станет серийным купе-кабриолет «Форд-Фокус», который представили как концепт-кар, скорее всего, недолго.



«ШЕВРОЛЕ-ВИВА»: У НАС ПЕРВАЯ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Нынешний автомобильный год был поначалу не слишком богат на события, а потом словно прорвало. И начался этот прорыв с запуска в серию на СП «Джи-Эм–АвтоВАЗ» новой модели легкового автомобиля – «Шевроле-Вива».

О нем мы уже подробно писали, даже изучали устройство его узлов вместе с ведущим конструктором (ЗР, 2004, № 10). Тем интереснее было присутствовать на пуске конвейера (кстати, «Вива» выпускается на одной нитке с вседорожником «Шевроле-Нива»). Гостей на торжественную церемонию собралось – не сосчитать: из Тольятти, Самары, Москвы, а также из многих стран Европы. Новое детище российско-американского СП тепло напутствовали те, кто имел к его рождению самое прямое отношение: председатель совета директоров ОАО «АвтоВАЗ» Владимир Каданников, губернатор Самарской области Константин Титов, генеральный директор предприятия Джон Милонас... Порадовал и удивил замминистра промышленности и энергетики Андрей Реус, который пообещал: «Мы, чиновники, постараемся, как минимум, не мешать вам в работе, а как максимум – даже будем помогать». Это, конечно, внушает оптимизм...

И вот наступает самый торжественный момент: опускается занавес и под гром аплодисментов с конвейера сходят первые российские автомобили «Шевроле-Вива». Генеральный директор СП «Джи-Эм–АвтоВАЗ» объявляет: самый первый серийный автомобиль приобрел журнал «За рулем»! И торжественно вручает ключи от новенькой темно-синей машины в комплектации GLS.

КАК МЫ ВЫБИРАЛИ «ВИВУ»

О том, что первый автомобиль купит редакция журнала, мы договорились с Джоном Милонасом за несколько месяцев до запуска модели (ЗР, 2004, № 7). Нам было приятно, что он безо всяких сомнений решился отдать своего «первенца» в руки журналистов: значит, уверен в качестве автомобиля и доверяет беспристрастному мнению «зарулевцев». Примерно тогда же стало известно, что для машины предусмотрены две комплектации: базовая L и более «богатая» – GLS. Обе адаптированы к российским дорожным и климатическим условиям: все «вивы» оборудованы ABS, электроусилителем руля, электронной



Директор СП Джон Милонас передает «Виву» № 1 журналу «За рулем».

системой контроля тяги (ETC), однако GLS укомплектована куда щедрее. Дополнительно оснащается передними подушками безопасности и двумя электростеклоподъемниками, кондиционером, сиденьями с подогревом, легкосплавными дисками… И в интерьере салона появляются новые, дорогие черточки.

При том, что цен никто заранее не знал, в редакции разгорелся нешуточный спор – какую же комплектацию выбрать? Одни доказывали, что читателям куда ближе недорогая, «народная» версия, на ней и надо остановить выбор. Другие уверяли, что наши покупатели предпочитают иномарки с полным «фаршем» – чтобы и кондиционер был, и зеркала с подогревом… А механические стеклоподъемники (именуемые в народе «веслами») остались только на ИЖах – покупать с такими иномарку просто несолидно…

Решающим в споре оказался голос наших читателей, ведь совсем недавно мы выясняли их автомобильные предпочтения путем опроса (ЗР, 2004, № 10).



Осталось только закрепить номер – и в путь!


А съехать с конвейера на нашей «Виве» вызвался губернатор Самарской области Константин Титов.

Кстати, продавать новую российскую иномарку будут через дилерскую сеть «Джи-Эм», которая насчитывает 85 центров в 55 регионах страны. В планах СП – довести «российский» показатель комплектующих до 43% уже в 2005 году.

СУДИТЬ ПО СПРАВЕДЛИВОСТИ

Получая ключи от первой серийной «Вивы», мы честно предупредили генерального директора СП Джона Милонаса: легкой жизни у машины не будет. Раз уж вы хотите, чтобы у «Шевроле» впредь была слава не только (и не столько) производителя дорогих американских вседорожников, но и надежных «народных» автомобилей – вы (вернее, ваши машины) должны это доказать! И «Виву» ждут нелегкие испытания: тесты на полигоне, долгие зимние и летние пробеги по разным, таким непростым дорогам России... Мы сравним ее со всеми конкурентами, проверим, как работает сервисная сеть, легко ли найти запчасти в разных регионах... В общем, испытания предстоят серьезные, но мы очень надеемся, что «Вива» с честью выдержит их. Обещаем, что к оценкам будем подходить строго, но ставить их по справедливости.

P.S. Большую часть суммы, которую журнал перечислил за автомобиль, руководство СП «Джи-Эм–АвтоВАЗ» решило передать на нужды детского дома в Беслане. □

С конвейера в Тольятти – в редакцию «За рулем»

Отвечая на вопрос: «На какие качества и особенности устройства автомобиля вы обратите особое внимание при выборе новой машины?», большинство респондентов на первое место поставили хорошую динамику, затем – усилитель руля и ABS. Наличие кондиционера, других современных «примочек», а также подушек безопасности для наших читателей – на третьем месте. Словом, выбор наш пал на «дорогую» версию GLS. Как и на всех «вивах», здесь установлен динамичный 1,8-литровый двигатель мощностью 125 «лошадок», комфорт и безопасность на уровне самых современных требований. А тут и цены подоспели. Выяснилось, что оба варианта стоят чуть дешевле, чем «Форд-Фокус» из Всеволожска (в сопоставимых комплектациях): 333 333 руб. (11 400 долл.) за L и 432 100 руб. (14 790 долл.) за GLS. Планируемые объемы производства в 2004-м – 456 штук, в 2005-м – 7,5 тыс., а дальше – до 17,5 тыс. в год.





СИМВОЛЫ ВЛАСТИ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

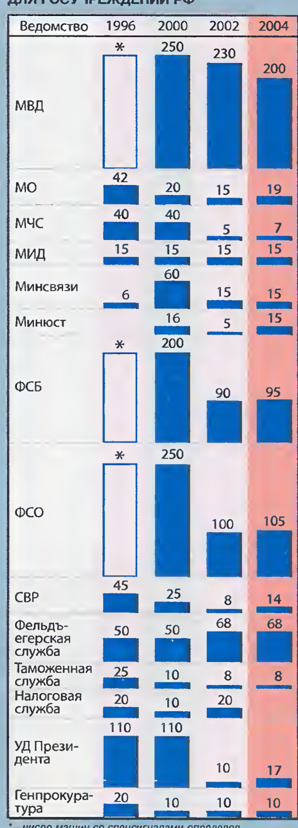
Председатель правительства России Михаил Фрадков подписал постановление «Об упорядочении использования спецсигналов на служебном автотранспорте федеральных ведомств» (№ 482 от 17.09.2004 г.).

Надо сказать, это постановление – далеко не первое в ряду подобных. Строгие регламентирующие документы издавались в 1996, 1998, 2000 и 2002 гг. Увы, каждый раз вместо ожидаемого сокращения число «допущенных» к этим «атрибутам власти», как правило, резко возрастало. Кроме того, постепенно список «в виде исключения» обрастал новыми должностями и фамилиями, в числе которых руководители не только федеральных ведомств, но и коммерческих структур (включая председателей подмосковных агрофирм!). Недавно, например, мэр Москвы Юрий Лужков искренне возмущался тем, что «каждый прыщ может поставить на свою машину мигалку». Войну незаконным спецсигналам неоднократно объявляли руководители МВД и ГИБДД. Пока зафиксирована лишь одна победа: в прошлом году бывший министр МВД Б.Грызлов запретил Главному управлению вневедомственной охраны арендовать у частных охранных структур автомобили и оборудовать их спецсигналами (мы об этой практике подробно писали в ЗР, 2003, № 5). В столице и крупных городах по-прежнему игнорируют Правила сотни автомобилей с «триколорами» и «мигалками», для которых, как известно, законы не писаны.

Правила выдачи спецсигналов в очередной раз попытались «упорядочить» в новом постановлении, тем более что реальный повод был: в результате административной реформы появилось несколько десятков формально новых ведомств. Никто не будет возражать против спецсигналов на каретах скорой медицинской помощи, машинах пожарной охраны, милиции, прокуратуры, службы специальных перевозок Банка России и Гохрана России, аварийно-спасательных служб, спецсвязи. Это – понятно. Но теперь список пополнили еще органы наркоконтроля и служба судебных приставов. Тут, кажется, стоило еще подумать, тем более что речь идет об автомобилях со «специальными цветографическими схемами на наружных поверхностях». Ведь ограничений по установке «мигалок» на этот вид транспорта нет вообще! Далее постановление утверждает длинный перечень федеральных органов исполнительной власти и организаций, на транспортные средства которых (обычные, без спецокраски) разрешена установка специальных сигналов: МВД РФ (200), Минобороны (19), ФСИН (служба исполнения наказаний) (15), ФТС (таможенная служба) (8), ФСБ (95), ФСО (105), СВР (14), МИД (15), МЧС (5), управделами Президента (17)... По сравнению с прошлым постановлением список вырос почти в полтора раза!

Попутно утвержден перечень должностных лиц органов государственной власти и организаций, на служебные легковые автомобили которых устанавливаются особые государственные регистрационные знаки («триколоры»). Номера серий А-АА, В-АА, А-АВ, А-АС, А-АМ, А-АО, А-АР, А-АС появятся на автомобилях лиц, подлежащих охране в соответствии с Законом «О государственной охране»: руководителей администрации Президента, помощников и советников Президента РФ, членов правительства РФ (министров и их замов). В этот «сладкий» список попали автомобили генерального директора ФГУП «Рособоронэкспорт», ректора Финансовой академии при Правительстве Российской Федерации, ректора Академии народного хозяйства при Правительстве РФ, гендиректора государственной транспортной компании «Россия», председателя правления ОАО «Газпром», председателя правления РАО «ЕЭС России», президента ОАО «Российские железные дороги», гендиректора ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», президента концерна «Росэнергоатом»... Сотрудники Главного управления ГИБДД не сомневаются, что уже в ближайшее время список избранных вновь расширится. Ведь за чертой остались еще многие организации с приставкой «Рос» – «Роснефть», «Росгосстрах», «Роспотребсоюз»... А за ними, глядишь, потянутся руководители других государственных, полугосударственных и чисто коммерческих структур. Они-то чем хуже? Им почему нельзя по «встречной» и на «красный»? А Правила дорожного движения писаны для законопослушных простаков...

ЛИМИТ НА «МИГАЛКИ» ДЛЯ ГОСУЧРЕЖДЕНИЙ РФ



*– число машин со спецсигналами определял руководитель ведомства.



NISSAN X-TRAIL
■ 2,5 л, 165 л. с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация Elegance, $39 450

HYUNDAI TUCSON
■ 2,7 л, 175 л. с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация базовая, $30 690

ПО ПАРКЕТУ ТОП-ТОП

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Был такой рекламный ролик: сначала крупным планом «живописно» забрызганные грязью сапоги, в следующий миг их обладатель, небритый мужик с волевым взглядом, прыгает за руль «паркетника» и ну штурмовать буераки! А за кадром интимный голос шепчет с придыханием что-то насчет «бескомпромиссного внедорожника»...

Намек ясен, но полноте, господа! Если уж ищете параллели в мире обуви, гораздо уместнее сравнение с кроссовками – они практичнее модельных туфель, но не заменят вездеходных са-



TOYOTA RAV-4

2,0 л, 150 л. с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация R3, $35 900.

HONDA CR-V

2,0 л, 150 л. с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация базовая, $35 400

пог по колено. И не нужно стесняться такой аналогии – трудно найти более удобную и универсальную обувь на каждый день. Особенно в России, где даже асфальт совсем не синоним хорошей дороги. Именно поэтому растет популярность полноприводников, которые как раз и представляют собой очень удачный компромисс: совсем немного уступают обычным автомобилям на шоссе и вполне по-свойски чувствуют себя на проселке и умеренном бездорожье. Да еще выглядят иной раз не менее внушительно, чем настоящие вездеходы.

Последнее пополнение в классе SUV (Sport Utility Vehicle – «спортивно-утилитарный автомобиль») – «Хёндэ-Туссан» (ЗР, 2004, № 9), получивший на Московском автосалоне Гран-при журнала «За рулем». Производитель считает конкурентами своего детища именитые, в первую очередь японские модели. Ну что же – сравним амбициозного новичка с признанными лидерами класса: «Тойотой RAV-4» (ЗР, 2004, № 3), «Хондой CR-V» (ЗР, 2003, № 1), «Ниссаном X-Трейл» (ЗР, 2002, № 5).

Чтобы добавить интриги, мы взяли самые мощные (из поставляемых в Россию) модификации в богатых комплектациях, по сути топ-версии – здесь можно оценить и гамму силовых агрегатов, и насыщенность передовыми техническими решениями, и уровень комфорта. Цены тестовых автомобилей легли в диапазоне 30–40 тысяч долларов.

HYUNDAI TUCSON

- В феврале 2004 г. на автосалоне в Чикаго был показан «Хёндэ-Туссан», построенный на базе «Элантры». Кузов – 5-местный универсал.
- Двигатели: бензиновые 2,0 л (142 л. с.) и 2,7 л (175 л. с.) или турбодизель 2.0 л (112 л. с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат». Полный или передний (для США) привод.
- Комплектация: три варианта.
- Цена в России: $25 990–32 450 (только бензиновые моторы).



Багажник «Туссана» самый скромный, всего 325 л, но удобен не менее других: здесь и сетка, и крючки на спинках для небольших сумок.



Сегменты спинки разрезного заднего сиденья регулируются по углу наклона, почти вровень с ними опускаются подголовники.

Новичок «Туссан» выглядит вполне симпатично и современно. У него визуально самый компактный багажный отсек и легкая корма, зато носовая часть кажется тяжелее, чем у конкурентов.

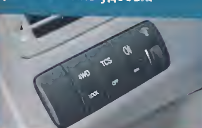
Салон весьма аккуратный, но блеклый: серый антураж оживляют лишь велюр в мелкую крапинку, вставка «под алюминий» на консоли да черные панели и кнопки. Качество пластика скромное – жесткий и скользкий, он прочно прописался в большинстве корейских автомобилей. Простоват руль, есть люфт у подрулевых переключателей и ручника, зато предусмотрен автоматический режим для включения наружного освещения.

Сиденья плоские, но с неплохой боковой поддержкой на спинке, имеют регулировки высоты и наклона подушки (у водителя), а вот рулевая колонка подстраивается только по углу. Неожиданное, но логичное решение для задних пассажиров: при откидывании спинки подушка чуть отъезжает назад. Удобен для погрузки плоский, без тоннеля пол. Изначально ниша в кузове рассчитана на «докатку», а для полноценного колеса пришлось приподнять пол на 160 мм. Чтобы забросить на полку мелкие вещи, достаточно открыть стекло.

«Хёндэ-Туссан» – самый мощный и единственный, кто может похвастать V-образной «шестеркой». Максимальные среди нашей четверки 60% массы, приходящиеся на передние колеса, обусловливают высокую устойчивость и «переднеприводное» поведение в быстром повороте – при переборе скорости раньше начинает соскальзывать нос. Машина отличается легким рулем, хотя

Салон «Туссана» без претензий: вполне аккуратный и ладно скроен.


Приборный щиток больше подошел бы городскому компакту, хотя вполне удобен.



Кнопка 4WD Lock жестко блокирует межосевую муфту, тем самым повышая проходимость «Туссана».


Начинка центральной консоли незатейлива. Тоннеля на полу нет, а рычаг селектора расположен на выступе.

РЕЗЮМЕ

«Хёндэ-Туссан» – комфортабельный, мускулистый автомобиль; почти вездеход за весьма умеренные деньги.

+ Привлекательная цена, наличие мощной модификации в гамме, хорошие внедорожные возможности, мягкая комфортабельная подвеска, нетребовательность к топливу, длительная гарантия.

– Слабое реактивное действие на руле, запаздывание гидроусилителя, скромный выбор опций, недорогая отделка салона.

реакции на действия водителя несколько запаздывают – в попытке добиться быстрого отклика рискуешь перекрутить руль. Но, не было бы счастья, да несчастье помогло: отчасти страхует от этого запаздывание гидроусилителя – оно-то и не дает быстро повернуть руль на большой угол.

Подвеска «Хёндэ» самая мягкая и комфортабельная, наиболее эффективно гасит мелкие неровности. На крупных волнах скорость лучше сбросить, два-три качка – и лязгнут ограничители. Хорош мощный тяговитый мотор, «автомат» работает мягко, а в правом «ручном» положении селектор позволяет не глядя, одним движением кисти менять передачи. Еще пара плюсов: разрешенный бензин АИ-91 и дилерская гарантия на 5 лет или 120 тыс. км.

НОМИНАЦИЯ «ВЫГОДНАЯ ПОКУПКА»

«Хёндэ-Туссан» – бесспорно, самый доступный в группе. Хорошо упакованная машина (см. таблицу комплектаций) с мощной V-образной «шестеркой» и автоматической коробкой передач («механику» с таким мотором не предлагают) обойдется в $29 990. Тестовый автомобиль дороже на $700 благодаря ксеноновым фарам, установленным дилером. Доступны также кожаный салон, подогрев ветрового стекла под щетками, электрохромное зеркало с автоматическим затемнением – $32 450.

«Ниссан X-Трейл» – второй в четверке автомобиль, который, как и «Хёндэ», доступен менее чем за тридцать тысяч – $29 900 в комплектации Comfort 2,0 л. Топовый Elegance – это обязательно «автомат», кожаный салон, полный электропакет и хромированный радиатор. На тестовый автомобиль с мотором 2,5 л дополнительно установлены система стабилизации ESP+ ($1000) и релинги с прожекторами ($300).

«Тойота RAV-4» продается в России только с двухлитровым мотором. Оснащение хорошее, есть даже система курсовой устойчивости VSC. В нашем варианте R3 – электрохромное зеркало, кожаный салон, две боковые подушки безопасности и две полноразмерные надувные шторки. С доплатой за «автомат» и мелочи вроде подножек и поперечин на релинги всего – $35 900.

«Хонда CR-V» – наиболее дорогой автомобиль в «базе», минимум $33 900. Тестовая машина с автоматической коробкой стоит $35 400. Кроме того, можно заказать большой люк с электроприводом ($500) и кожаный салон ($2000).


Двухлитровый «Хёндэ-Туссан» с механической коробкой передач можно купить всего за $25 990.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

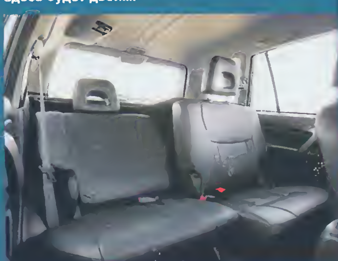
	HYUNDAI TUCSON базовая	TOYOTA RAV-4 R3	HONDA CR-V базовая	NISSAN X-TRAIL ELEGANCE
Ксеноновые фары	• ($700)			
Омыватель фар		•	•	•
Противотуманные фары	•	•	•	•
Иммобилайзер	•	•	•	•
Центральный замок	•	•	•	•
Люк				•
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	•/•	•/•	•/•	•/•
Электрозеркала	•	•	•	•
Автоматическое затемнение внутреннего зеркала		•		
Регулируемая рулевая колонка (высота/длина)	•/–	•/–	•/–	•/–
Электрорегулировки сиденья				•
Подогрев сиденья	•	•	•	•
Кожаный салон		•		•
Климат-контроль	•	•	•	•
Аудиосистема	К	К+CD	К+CD	К
Подушки безопасности (кол-во)	2	6	4	4
Трансформируемый багажник	•	•	•	•
Полноразмерное зап. колесо	•	•	•	•
Легкосплавные колесные диски	•	•	•	•
Цена базовой комплектации, $	29 990	35 900	35 400	38 150
Цена с доп. оборудованием, $	30 690			39 450

TOYOTA RAV-4

- Первое поколение «Тойоты RAV-4» появилось в 1994 г., дебют второго состоялся в 2000-м. Кузов – 3-дверный 4-местный или 5-дверный 5-местный.
- Двигатели: бензиновые 1,8–2,4 л (125–163 л. с.) или турбодизель 2,0 л (116 л. с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат». Полный, для некоторых рынков передний привод.
- Комплектации: четыре варианта от R1 до R4.
- Цена в России: $31 700–35 200.



Дверь багажника у «Тойоты» открывается вправо. Очень низкий уровень пола: погрузочная высота всего 540 мм.



Хотя у пятидверного RAV-4 сзади три места, пара подголовников намекает, что удобнее здесь будет двоим.

«Тойота RAV-4» – самый компактный автомобиль в нашей четверке. Округлый, ладный и игрушечный – безотчетно определяешь его как женский. Ну вот, сглазил! Взгляд провалился в широкую щель по периметру дверей. Интереса ради беру линейку… Ай-ай, 5–7 мм для иномарки, тем более «Тойоты» – недопустимо много!

А что внутри? Довольно жесткий, хотя и симпатичный пластик, кожа, местами алюминий – без затей, но достойно. Передняя панель массивна – голень переднего пассажира касается ее нижней кромки. Руль небольшой, но с удобным профилем обода. У глубокого водительского кресла три механические регулировки и фиксированный угол наклона подушки.

«Метр девяносто» помещается на любое сиденье без проблем, но здоровякам от 52-го размера и больше придется ограничиться компанией максимум в четыре человека. Пятому пассажиру, даже субтильному, будет неудобно – заднее сиденье разделено строго пополам и имеет лишь два подголовника. Если же сдвинуть его вперед на все 140 мм регулировки, оно и вовсе станет детским – взрослый здесь усядется, лишь обняв коленями переднее кресло. Кстати, среди нашей компании только в RAV-4 можно демонтировать сегменты заднего сиденья – нелишнее достоинство при перевозке крупногабаритного груза.

Плотная посадка за рулем настраивает на спортивный лад. В движении этот настрой поначалу сохраняется, у «Тойоты» самая жесткая (надо сказать – и громкая) подвеска. Она тщательно от-

У «Тойоты» маленький ухватистый руль и темный кожано-пластиковый интерьер – довольно простой, но симпатичный.

Тахометр в центре чаще встречается на спорткарах с «механикой».

Запасное колесо висит снаружи, а под полом – лишь мелкая ниша для инструмента.

Селектор «автомата» с классической линейкой расположен привычно – на высоком тоннеле пола.

РЕЗЮМЕ

«Тойота RAV-4» – ладный автомобиль, который все что можно сделает сам, не заставляя раздумывать над кнопками.

+ Низкий пол багажника, съемные задние сиденья, эффективные тормоза, высокая топливная экономичность.

– Жесткая подвеска, нечеткие реакции, неудобная педаль тормоза, самый тесный салон, единственный силовой агрегат.

слеживает каждую трещину в асфальте, при этом позволяя хорошо чувствовать машину. Увы, вскоре убеждаешься, что отклики автомобиля на поворот руля не столь охотные и четкие, как ожидаешь. Переключения автоматической коробки быстрые, энергичные, иногда даже с рывками. Уровень шума на ходу невысок, но на оборотах выше 4000 звук мотора довольно жесткий. Хорошее впечатление от эффективных тормозов подпортила «ватная» длинноходная педаль. Системы стабилизации и контроля тяги здесь неотключаемые и весьма эффективные – может, так оно и лучше, от греха…

Расход топлива за время теста – с упражнениями в карьере и замерами на полном дросселе – составил всего 10,6 л/100 км. Результат просто отличный!

■ НОМИНАЦИЯ «ДЛЯ ЛЮДЕЙ И ДЛЯ ВЕЩЕЙ»

Бесспорный лидер – «Хонда CR-V»: у нее самый широкий и высокий салон (внутренняя высота 1245 мм). Да и багажник хорош: глубокий, с низким полом (под ним лишь пустующая ниша для «докатки»), он даже в минимальной конфигурации вмещает 525 л!

Второе место завоевал сравнительно короткий, но длиннобазный и широкий «Хёндэ-Туссан» – он почти такой же просторный, как «Хонда». Подкачал куцый багажник, объемом всего 325 л – именно за его счет машину сделали столь просторной.

У «Ниссана» салон средней ширины, но высота маловата из-за толстой крыши, в которую прячется громадный стеклянный люк. Багажник вместительный – 410 л, но мог быть и больше, если бы не полноценная запаска в нише «докатки».

У сравнительно короткой, узкой, хотя и высокой внутри «Тойоты RAV-4» нет ниши под запаску. Благодаря этому пол в задней части салона удалось сделать рекордно низким – всего 540 мм от земли. Поэтому высота багажника (до полки) целых 600 мм – впору делить на два этажа! Отметим также задние сиденья, не только складывающиеся, но и легкосъемные. Так что формальное четвертое место «Тойоты» не хочется считать последним…



У «Хонды» стандартные способы трансформации салона, зато и он, и багажник самые просторные.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ



РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ

	HYUNDAI TUCSON	TOYOTA RAV-4	HONDA CR-V	NISSAN X-TRAIL
L_1	925–1095	865–1090	885–1075	900–1080
L_2	685–900	615 (470*)–915	720 (550*)–960	610–840
H_1	1025	1025	1045	970**
H_2	975	980	975	930**
B_1	1445	1390	1450	1410
B_2	1430	1365	1435	1400
h_1	340–365	340–350	335–350	350–375
h_2	330	357	385	385
L_3	755–1585	760 (915*)–1510	905 (1075*)–1640	1000–1660
$B_{3\,min}$	1000	990	1060	985
h_4 (погруз)	720	540	660	720
H_4	865	1035	955	865

*Со сдвинутыми вперед сиденьями второго ряда. **Высота для комплектации с люком в крыше.

HONDA CR-V

- В 1995 г. увидело свет первое поколение «Хонды CR-V», второе представлено в 2001 г. Кузов – 5-дверный 5-местный.
- Двигатели: бензиновые 2,0 л (150 л. с.), в США – 2,4 л (162 л. с.)
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат». Привод полный, для некоторых стран – только передний.
- Комплектация: только – базовая.
- Цена в России: $33 900 – 37 400.



Самый большой багажник – объем до боковых стекол 525 л. Под полом только ниша для «докатки», а полноценное запасное колесо – снаружи на двери.



Сзади в «Хонде» очень просторно, сегменты сиденья имеют по две регулировки – продольную и наклона спинки.

У «Хонды» самые маленькие колеса и острый обтекаемый нос – она больше похожа на высокий легковой универсал. Даже очень высокий – проемы таковы, что садиться можно хоть в шляпе. Просторный салон аккуратно отделан приятным на ощупь пластиком, на обширной консоли – вставки под алюминий, на сиденьях – кожаные. Рукоятки селектора и ручника вынесены на переднюю панель – оригинально, но не очень удобно. Да и аморфная площадка под левой ногой не дает надежной опоры. Еще один недостаток – ограниченная обзорность через внутреннее зеркало, значительную часть просвета перекрывают массивные задние подголовники.

Абсолютно ровным полом без центрального тоннеля и проходом между передними креслами «Хонда» напоминает мини-вэн. Разрезное (40/60) заднее сиденье установлено заметно выше переднего, образуя подобие амфитеатра: над головами передних пассажиров около 160 мм, задних – 90 мм. При этом сзади можно закинуть ногу на ногу – перед коленями еще 160 мм. В общем, даже пятерке баскетболистов не будет тесно, но с одной оговоркой – сидящим сзади придется отодвинуть головы от наклонных стоек.

Понравилась «Хонда» на ходу – отличная шумоизоляция, чувствительный руль, быстрые, отточенные реакции, плотная подвеска, не допускающая заметных кренов. Системы стабилизации здесь нет, но этой машине она нужна менее, чем дру-



Если сложить откидной столик, между передними креслами образуется проход – тоннеля здесь нет.



Приборная панель «Хонды» – простота, удобство и солидность.

Под полом багажника есть даже складной столик для пикника.





Ручки селектора «автомата» и стояночного тормоза вынесены на переднюю панель, что требует привыкания.

РЕЗЮМЕ

«Хонда CR-V» – по характеру похожа на полноприводную легковушку с просторным кузовом мини-вэна.

➕ Большой салон, точные быстрые реакции на дороге, информативное управление, вместительный багажник.

➖ Ограниченные внедорожные возможности, единственный силовой агрегат, неудобный селектор «автомата».



Стекло пятой двери открывается на петлях.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	HYUNDAI TUCSON	TOYOTA RAV-4	HONDA CR-V	NISSAN X-TRAIL
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4325	4245*	4490*	4455
ширина	1795	1785	1780	1765
высота	1680/1730**	–/1695**	1710	1675/1750**
база	2630	2490	2620	2625
колея спереди/сзади	1540/1540	1525/1520	1535/1535	1530/1530
Радиус поворота, м	5,4	5,3	5,2	5,3
Снаряженная масса, кг	1678	1420	1515	1490–1546
Полная масса, кг	2190	1825	1940	2000
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,5	10,8	11,9	11,1
Максимальная скорость, км/ч	180	175	167	178
Топливо	АИ-91	АИ-95	АИ-95	АИ-95
запас топлива, л	65	57	58	60
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):				
загородный цикл	8,2	7,6	7,6	7,9
городской цикл	13,2	12,4	12,3	12,7
Кузов	универсал			
Количество дверей	5			
Число мест	5			
Объем багажника (VDA), л	325/805	400/1150	525/1570	410/1841
Двигатель	бензиновый			
Расположение, число цилиндров	V6	P4		
Число клапанов	24	16	16	16
Рабочий объем, см³	2656	1998	1998	2488
Степень сжатия	10,0	9,8	9,8	9,5
Мощность, кВт/л. с.	129/175	110/150	110/150	121/165
при об/мин	6000	6000	5500	6000
Крутящий момент, Н·м	241	192	192	230
при об/мин	4000	4000	4000	4000
Трансмиссия	полноприводная			
Привод	передний + муфта на задн. колеса	постоянный полный	передний + муфта на задние колеса	
Коробка передач	А4			
Передаточные числа:				
I	2,84	3,94	2.68	2,78
II	1,53	2.19	1,53	1,54
III	1,00	1,41	1,08	1,00
IV	0,71	1,02	0,69	0.69
з. х.	2,48	3,14	2.00	2,27
Главная передача	4,63	3,29	4,56	4,09
Ходовая часть				
Подвеска:	независимая, на подрамниках со стабилизаторами			
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	«Мак-Ферсон»	многорычажная		«Мак-Ферсон»
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем			
Тормоза:	гидравлические, с усилителем			
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			дисковые вентилируемые
Размер шин	215/65R16	235/60R16	205/65R16	215/65R16
Системы	ABS, EBD, BA, TRC			
	–	VSC	–	ESP

*Длина с запасным колесом **Высота с релингами.

гим: легко прогнозируемый занос развивается мягко и легко парируется рулем и акселератором. Мотор охотно крутится почти до 7000 об/мин, но, как и на любой машине с «автоматом», постепенно успокаиваешься, стараясь ехать хотя и быстро, но равномерно.

В начале зимы дилеры, вероятно, будут принимать заказы на обновленную CR-V 2005 модельного года. Кроме подретушированных внешности и интерьера, она получит пятиступенчатый «автомат», новый кулачковый механизм подключения задних колес и уже в стандартной комплектации будет оснащена боковыми подушками и системой стабилизации VSA.

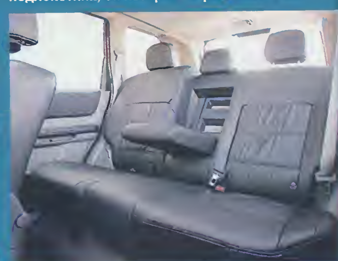
NISSAN X-TRAIL

- «Ниссан Х-Трейл» дебютировал в 2001 г., обновлен в 2003-м. Кузов – 5-дверный 5-местный.
- Моторы: бензиновые 2,0 л (140 л. с. и 280 л. с.); 2,5 л (165 л. с.) или турбодизель 2,2 л (136 л. с.).
- Коробки передач: 5- или 6-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат». Полный, для некоторых рынков передний привод.
- Комплектации: Comfort, Sport, Elegance.
- Цена в России: $29 900–38 500.

В активе «Ниссана» – просторная ровная грузовая площадка самой большой длины (1000–1660 мм) и прочная сетка для багажа.



Спинки разрезных (60/40) задних кресел регулируются по углу наклона, посередине – подлокотник, за которым скрывается люк.



Внешность «Ниссана Х-Трейл», пожалуй, самая агрессивная – родство с «Патрулем» налицо. Хороши тройные уплотнения дверей – проемы, а значит, и брюки, и полы пальто будут чистыми. Салон стильный и дорогой – с мягким рифленым пластиком теплых оттенков, вставками под титан, кожей. Изыск дизайнеров – расположенные в центре приборы. Симпатичны и удобны тоненькие подрулевые переключатели-пирамидки. А вот управление климатом мудреное и без четкой оцифровки. Сложновато нащупать слева внизу блок кнопок – по ошибке недолго и ESP отключить: ведь рядом омыватель фар, управление зеркалами и т. п.

Передние кресла имеют электрические регулировки, водительское меняет и угол наклона. У пассажира ростом 180 см, куда бы он ни сел, над головой останется еще 70–80 мм. Форма пола классическая – с невысоким центральным тоннелем и углублениями в ногах. Втроем сзади в «Ниссане» удобно: головы крайних пассажиров оказываются как раз напротив оконных проемов – самого широкого места салона. Жаль только, что стекла сзади опускаются лишь наполовину.

При пуске мотора режет слух жесткий звук стартера. Зато широкий плоский капот рождает ощущение непреодолимой мощи и уверенности. На ходу «Ниссан» подтверждает первое впечатление – массивного, надежного, с несколько замедленными спокойными реакциями. У него близкая к ней-

Интерьер у «Ниссана» самый богатый и оригинальный: приборы расположились в центре.

У «Ниссана» стандартный набор приборов, на тахометре – индикация режимов работы трансмиссии...

... а переключатель ее режимов – слева на центральной консоли.



Три бокса у правого пассажира, пара в центре и еще столько же у водителя – куда уж больше!

РЕЗЮМЕ

«Паркетник» с повадками серьезного вседорожника – просторный, комфортабельный и богатый.

+ Стильный и просторный салон, богатая комплектация, возможность выбора режимов работы трансмиссии, неплохой выбор силовых агрегатов.

– Шумный двигатель, жесткий звук стартера, несколько замедленные реакции, грубая работа ABS.

тральной поворачиваемость – стоит перебрать скорость, машина степенно плывет наружу поворота всеми четырьмя. Если же случится занос – проваливается в него медленно, но глубоко, требуя энергичной коррекции, в идеале – с упреждением. Впрочем, чтобы вывести «Ниссан» из равновесия, надо постараться. Вместе с тем автомобиль легко рулится и не скупится на реактивное действие.

На форсированных режимах шумноват мотор, довольно грубо срабатывает ABS, хотя в эффективности ей не откажешь. Подвески жесткие, но не слишком короткоходные, с неплохой энергоемкостью – груженая машина почти глотает колдобины так же легко, как пустая.

НОМИНАЦИЯ «ЖИЗНЬ НА АСФАЛЬТЕ»

Наши топ-версии разнятся по объему двигателей – будем иметь это в виду, оценивая результаты динамических измерений. Заодно запишем лишний плюс производителям, которые не ограничились единственным силовым агрегатом.

Лидер очевиден: угловатый с виду «Ниссан Х-Трейл» с внушительной «этажеркой» на крыше оказался, тем не менее, самым быстроходным – 11,7 с в разгоне до сотни и 176 км/ч максимальной скорости! Второе и третье места с очень ровными результатами поделили двухлитровые «Хонда CR-V» и «Тойота RAV-4». В динамике они уступили более мощным машинам, но не так уж много: разгон за 12,5 и 13,0 с соответственно и «максималка» 160,6 и 161,5 км/ч. «Хонда» лучше выступила в упражнениях на эластичность, а «Тойота» показала рекордный результат в торможении – недаром только у нее впереди двухпоршневые суппорты.

А вот мощный «Хёндэ-Туссан» хотя и продемонстрировал очень хорошую динамику – 12,0 с и 169 км/ч, но со 100 км/ч затормозил на 2,3–3,0 м дальше остальных – с таким результатом на подиум рассчитывать не приходится.



Не самый мощный «Ниссан Х-Трейл» оказался лидером в динамических упражнениях.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

	HYUNDAI TUCSON	TOYOTA* RAV-4	HONDA CR-V	NISSAN X-TRAIL
Весовые характеристики				
Снаряженная масса, кг	1637	1457	1531	1556
Нагрузка на ось, кг (%):				
переднюю	975 (60)	814 (56)	841 (55)	892 (57)
заднюю	662 (40)	643 (44)	690 (45)	664 (43)
Динамические качества				
Разгон, с:				
0–40 км/ч	3,4	3.6	3,4	3,1
0–60 км/ч	5,3	5.6	5.4	5,0
0–80 км/ч	8,5	9,0	8,9	8,1
0–100 км/ч	**12,0**	**13,0**	**12,5**	**11,7**
0–120 км/ч	17.0	19.2	18.3	16,6
0–140 км/ч	25,0	28,6	26,0	24.7
0–400 м (км/ч)	18.5 (123,5)	19,2 (119.3)	18,7 (121,8)	18,1 (125,8)
0–1000 м (км/ч)	33,6 (155,3)	35,1 (150,6)	34,1 (153,0)	33,3 (155,7)
Максимальная скорость, км/ч	**168,7**	**161,5**	**160,6**	**176,3**
Погрешность спидометра, %	7	8	4	10
Эластичность, с:**				
60–100 км/ч	6,5	7,4	7,1	6,8
80–120 км/ч	8,4	9,9	9,2	8,1
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1275	1176	1253	1389
50–0 км/ч	588	620	734	742
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	44,6	41,7	42.3	42,0
замедление, м/с²	8,65	9,25	9,12	9,19

*С дополнительными поперечинами на крыше. **Режим D с кик-дауном

■ НОМИНАЦИЯ «ВЕЗДЕХОД»



За прилежное поведение на асфальте приходится платить сравнительно небольшими ходами подвески.

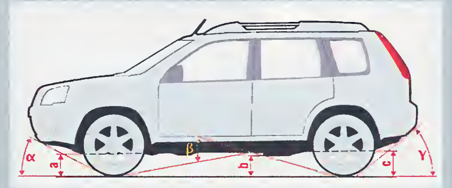
Доля бездорожья в общем пробеге среднего «паркетника» вряд ли дотянет даже до 1%. Но степень внимания, которое владельцы уделяют вездеходным качествам своих любимцев, неизмеримо выше.

Большинство автомобилей этого класса и трое из нашей четверки на асфальте едут, используя только тягу передних колес, и лишь при их пробуксовке многодисковая муфта автоматически подключает задние. Здесь, однако, возможны варианты – у «Туссана», например, ее можно заблокировать принудительно и полностью – прямо как у серьезных, «профессиональных» вседорожников! В сочетании с мощным тяговитым мотором и хорошими параметрами геометрической проходимости (минимальный просвет 180 мм) это обеспечило «корейцу» первое место – в песчаном карьере с отключенным контролем тяги он забрался дальше всех… и закопался там на рекордную глубину. Чем серьезнее претензии на вездеходность, тем больше бывает мороки с лопатами и тросами.

Чуть отличается возможностями трансмиссии «Ниссан Х-Трейл», занявший второе место. Кроме режима Auto, есть пара других: 2WD – с полностью отключенной муфтой и только передними ведущими колесами и Lock – с частичной блокировкой муфты, что позволяет передавать на задние колеса до 43% момента. Система стабилизации ESP+ выполняет функции так называемой «электронной блокировки дифференциала» – подтормаживает буксующее колесо. Геометрия днища у «Ниссана» лишь немногим хуже, но оно менее уязвимо. Кстати, защита спереди не помешает всей четверке – снизу моторные отсеки оберегают лишь подрамники.

Подъем в 60% – это действительно очень круто, удержаться на нем можно только в резиновой обуви, а подниматься – на четвереньках. Тем не менее все полноприводники его преодолели, за исключением «Хонды CR-V». Во-первых, у нее меньшая тяговооруженность – на каждую лошадиную силу приходится 10,2 кг снаряженной массы против 9,3–9,7 кг у конкурентов. Пониженная передача? Ее «паркетникам» не положено «по определению». Другая причина – в мягкой характеристике муфты, допускающей значительную пробуксовку – подъем «Хонда» пыталась шлифовать передними колесами, тогда как задние оставались неподвижны. Минимальный просвет рекордный – 190 мм, но… под дорогим нейтрализатором. По совокупности качеств – третье место.

В «Тойоте RAV-4» реализована наиболее простая, надежная и эффективная на скользких дорогах и легком бездорожье схема – постоянный полный привод со свободным межосевым дифференциалом: он делит крутящий момент поровну между осями. Механических блокировок нет, за них отдувается неотключаемая электроника, подтормаживая буксующие колеса. Кстати, они здесь самые большие – 235/65R16, что в сочетании с наименьшей массой позволило «Тойоте» сравнительно легко катиться по песку там, где другие с ревом прокладывали колею. Но если уж она «села», беги за тягачом – провернуть колеса мотор не сможет. Расплата за низкий пол – малые дорожные просветы, всего 160 мм в корме пустой машины. Пять человек и пара-тройка чемоданов уменьшат этот размер до скромных 120 мм и не позволят покинуть асфальт.

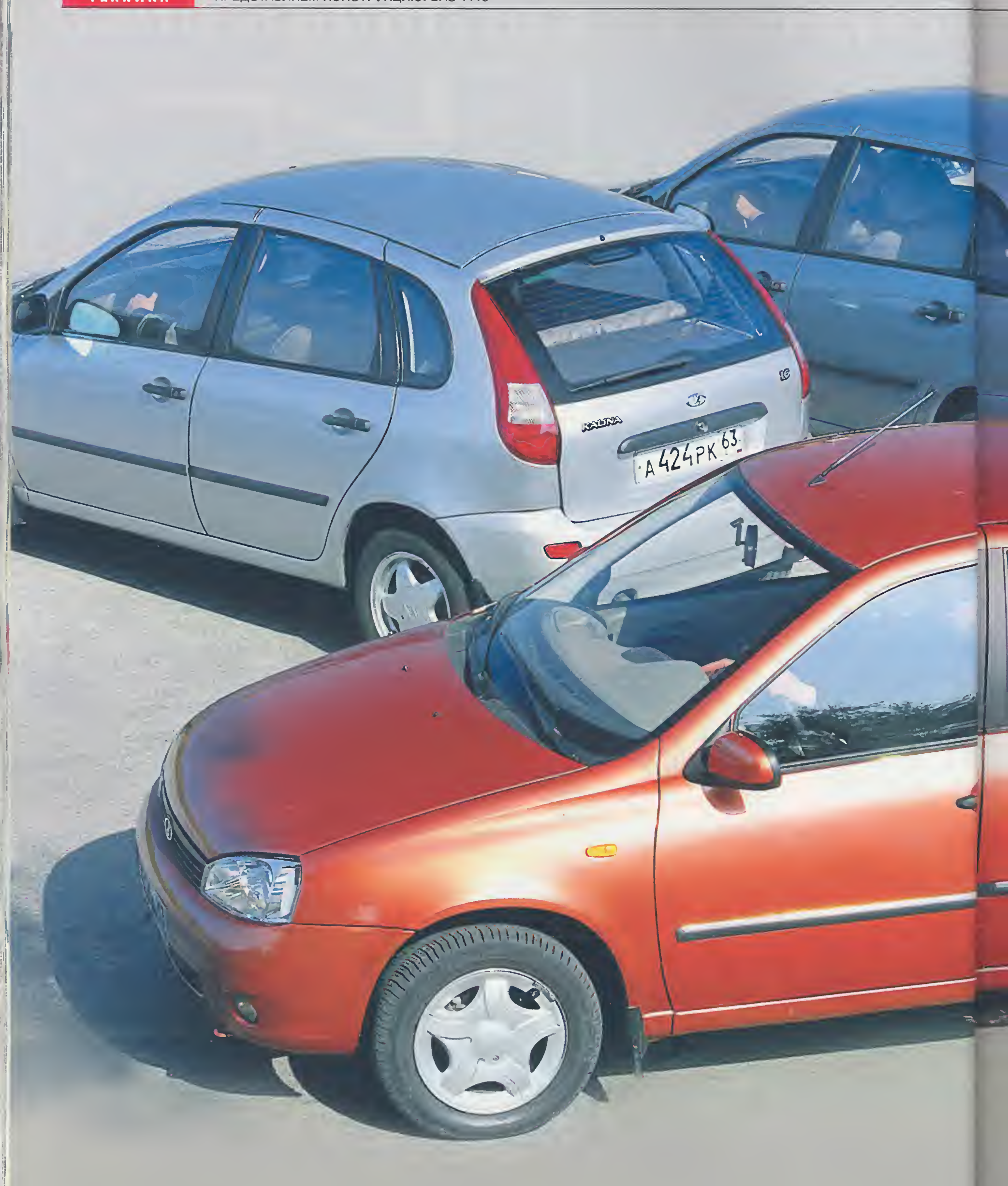


ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ*

	HYUNDAI TUCSON	TOYOTA RAV-4	HONDA CR-V	NISSAN X-TRAIL
Просвет, мм:				
a	180	170	190	185
b**	190	180	195	180
c	210	160	205	200
Угол, град				
α	29	30	29	28
β	19	18	18	20
γ	33	24	27	27

* В снаряженном состоянии. ** Нижняя точка в пределах базы

Автомобили на тест предоставлены:
«Хёндэ-Туссан» – «КАРНЭТ-2000», тел. (095) 788-62-76;
«Тойота RAV-4» – «ТОЙОТА МОТОР», www.toyota.ru;
«Хонда CR-V» – «ФК-МОТОРС», тел. (095) 460-90-90;
«Ниссан Х-Трейл» – «НИССАН МОТОР RUS», (095) 961-21-31.


KALINA
А 424 РК 63

ВКУС «КАЛИНЫ»

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, СЕРГЕЙ МИШИН.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ



Она рождалась в непростое для промышленности, да и всей страны время. Ее путь к серийному производству был очень неблизким. Мы и верили и не верили, что она все-таки встанет на конвейер. Встала! В ноябре выпускают первые серийные «калины». Наконец-то мы можем говорить уже не о проектах и прототипах. Однако автомобили из так называемой установочной партии отправят не в магазины, а в распоряжение тех, кто завершает опытно-конструкторские работы над «Калиной». Покупателям же придется подождать до начала 2005 года. Но это и к лучшему – в продажу не попадет ни одной сырой машины.

Начнем с главного: ВАЗ-1118 отнюдь не модификация выпускаемых моделей и даже не глубоко модернизированная версия. Это – действительно новый автомобиль.

ПО ПУТИ К ЯГОДНЫМ МЕСТАМ

Все началось более 10 лет назад. «Калины» тогда не было, а был почти забытый ныне «Автомобильный Всероссийский Альянс» (АВВА) и разрабатываемый для него вазовский проект 1116. Компактный хэтчбек европейского класса В, который планировали оснащать 1,4-литровым мотором.

Анализируя импортные аналоги и тенденции мирового автомобилестроения, специалисты ВАЗа поняли, что численность машин В-класса будет расти. Многие черты машин ближайшего будущего они угадали верно. В частности, что компактные автомобили станут просторнее, шире и выше. Таким и начали проектировать хэтчбек ВАЗ-1119 – уже после того, как планам «Автомобильного альянса» не суждено было воплотиться в жизнь.

Помимо него в семейство, получившее имя «Калина», вошли седан 1118 и универсал 1120. Последний получился особенно высоким, как многие современные зарубежные компактные мини-вэны (и здесь угадали!). Но по технологическим причинам эту модификацию пришлось отложить. Вместо нее стали проектировать обычный универсал ВАЗ-1117, но индекс 1120 в будущем еще пригодится...

ЧТО – КОГДА?

Товарная продукция начнется с седана - в «бюджетной» версии 11183 с восьмиклапанным мотором (см. таблицу). Примерно с середины года добавится и более скоростная - 11186. Ее отличают 16-клапанный мотор, 14-дюймовые колеса и передние тормоза увеличенной размерности. Те же градации заложены и в другие модели «Калины».

В конце 2005 года появится пятидверный хэтчбек 1119 с оригинальными вертикальными задними фонарями. Эта модель адресована водителям со спортивной жилкой. Она первой и примерит более мощный 1,8-литровый мотор, как только тот окажется на конвейере. Да и экспорт планируют начать именно с хэтчбека - спрос на седаны такого класса за рубежом невелик.

Модельный ряд завершит универсал 1117. Его появление запланировано на вторую половину 2006 года, хотя не исключено, что первые партии начнут собирать в ОПП - так освоение машины пойдет быстрее, да и появится она раньше.



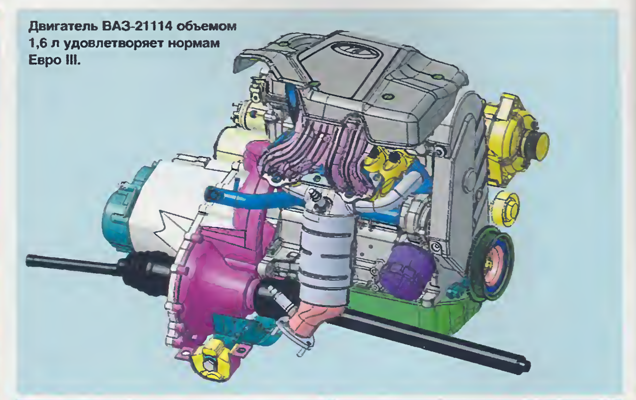
Медно-рыжий седан – единственный из представленных с восьмиклапанным мотором. Первым в серию пойдет именно такой вариант.



Серийный хэтчбек придется ждать еще целый год.



Универсал появится еще на год позже, но испытать всю троицу мы смогли уже сейчас.



Двигатель ВАЗ-21114 объемом 1,6 л удовлетворяет нормам Евро III.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ

	ВАЗ-21114	ВАЗ-11183	ВАЗ-21124	ВАЗ-21124	ВАЗ-11193	ВАЗ-11187
Расположение, число цилиндров	Р4					
Число клапанов	8	8	16	16	16	8
Рабочий объем, см^3	1596					1690
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	59,5/81 5200	66/90 5560	65,5/89 5000	73/99 5400	75/102 5600	66/90 5100
Крутящий момент, Н·м при об/мин	120 3000	144 3500	131 3700	139 3200	147 3300	152 3500



Над посадкой и ходами педалей конструкторы работали особенно тщательно. И не зря: автомобиль получился действительно просторным и удобным.

В этом году на конвейер встает седан ВАЗ-1118. Маркетологи считают, что именно такой кузов вызовет повышенный интерес. О нем и будем говорить в первую очередь.

МАЛЕНЬКАЯ, НО... БОЛЬШАЯ

Дизайнер Евгений Лобанов (ныне – глава дизайн-центра ВАЗа) старался сделать форму кузова неагрессивной, мягкой, а облик машины – дружелюбным. Не исключено, что стилистика покажется кому-то не слишком оригинальной. Но для массового автомобиля это не такой уж недостаток.

А для тех, кому по душе более спортивный стиль, в комплектации «Люкс» позже появится так называемый аэродинамический пакет. Накладные детали кузова улучшат и аэродинамику. У седана в комплектациях «стандарт» и «норма» C_x – 0,4, у люксового – 0,36.

Кстати, само название «Калина» родилось еще на ранней стадии работы дизайнеров. Они, видимо, посчитали, что машине с плавными, мягкими линиями кузова подойдет природное, «экологически чистое» имя. Логично. Кстати, специально для «Калины» планируют внедрить краски «манго», «киви»,



СЛОВО КОНСТРУКТОРУ: ВЛАДИМИР КОВТУН, начальник отдела общей компоновки

В «Калине» нам удалось реализовать многое из задуманного, автомобиль, считаю, удался. Очень важно, что в процессе работы сложилась команда единомышленников, освоены новые методики проектирования. Мы впервые в довольно большом объеме использовали компьютерную графику – сначала для кузова, далее для компоновки, силового агрегата, других узлов. На ВАЗе разработали также расчетные программы для концептуального поиска и оптимизации посадки водителя и пассажиров, кинематических расчетов подвесок и траектории хода педалей.

В процессе создания «Калины» выросло целое поколение специалистов, которое, перенимая опыт старших и одновременно используя современные методы, способно самостоятельно вести новые проекты. Это уже подтверждается работой над перспективными моделями.

В общем, «Калина» – автомобиль для нас и для всего завода очень важный, во многом даже эпохальный.

силовой каркас кузова с элементами усиления
катушка переднего ремня безопасности с устройством предварительного натяжения
надувные подушки безопасности
поперечина панели приборов
электромеханический усилитель рулевого управления
бессливная топливная рампа
датчик фаз
фильтр системы вентиляции салона
датчик неровной дороги
брус безопасности двери
верхняя опора стойки передней подвески раздельного типа
коническая пружина передней подвески
каталитический нейтрализатор
гидронатяжитель ремня привода генератора

Основание кузова – днище, пороги, лонжероны – изготовлено из оцинкованной стали. Помимо прочной «клетки безопасности», брусьев в дверях, конструкторы предусмотрели две подушки. Правда, это атрибут будущих дорогих комплектаций.

СКОЛЬКО ВАМ КОМФОРТА?

Каждая модель будет выпускаться в трех вариантах исполнения. Самый скромный – «стандарт»: цельноформованная обивка дверей без тканевых вставок, ручная регулировка наружных зеркал, комбинация приборов со встроенными часами. Но тут же, в базовой комплектации – электроусилитель руля, фильтр системы вентиляции и отопления, разрезное заднее сиденье (1/3 и 2/3).

«Норма» – золотая середина, узнаваема по термоизолирующим стеклам и окраске металлик. Обивки дверей с тканевыми вставками (из твида), в передних дверях – электростеклоподъемники, а у замков – электроблокировка, управлять ею, а также иммобилайзером, можно кнопочками на ключе.

Внешние отличия «люкса» – легкосплавные диски колес и противотуманные фары, задний спойлер и щитки-обтекатели перед колесами. В комбинации приборов бортовой компьютер, наружные зеркала – с электрорегулировкой и подогревом, на потолке возле зеркала – футляр для очков. Но главное – подушки безопасности для водителя и переднего пассажира. Для обшивки сидений и дверных вставок использован более дорогой материал. Задние пассажиры также смогут пользоваться электростеклоподъемниками, а благодаря подголовникам чувствовать себя более защищенными.



Комплектация «люкс» предусматривает встроенные противотуманки...

...а «супер-люкс» – и кожаный салон.

Панель приборов вместе со своей поперечиной, воздуховодами и пассажирской подушкой безопасности (на версиях, где она предусмотрена) на конвейере будут ставить единым модулем. Это обеспечит точность сборки.

Блок вентиляции: все понятно и удобно. Четыре скорости вентилятора – необходимый минимум в современном автомобиле.

У панели приборов вполне современный вид. Многочисленные решетки вентиляции вселяют уверенность, что стеклам запотевание не грозит.

«дюшес» и т. п. Насколько покупателям, предпочитающим нынче скучные оттенки серого, придется по вкусу этот фруктовый сад, покажет время. Но то, что 50% деталей кузова сделано из оцинкованной стали, порадует всех.

Выражение «внутри больше, чем снаружи» в автомобильной журналистике давно стало штампом. И тем не менее «Калина» такова. ВАЗ-1118 короче «десятки» на 225 мм, но база меньше всего на 22 мм. Новый седан уже ВАЗ-2110 на 4 мм, но на целых 80 мм выше. Благодаря типичной для машин такого класса вертикальной посадке автомобиль заметно просторней. В общем, «Калина» далеко не так мала, как кажется на первый взгляд.

ОТ МОТОРА ДО КОЛЕС

Конечно, создавая новый автомобиль, конструкторы ориентировались на возможности производства и отталкивались от существующих моделей. Однако степень унификации ВАЗ-2110 и ВАЗ-1118 невелика (значительно ниже, чем между семействами «самар» и «десяток»). Напротив, «Калина» ста-

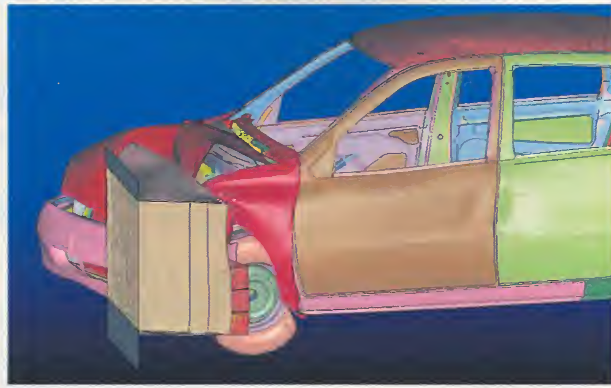
НА ДОРОГЕ

Недавно довелось опробовать разные «калины», предоставленные заводом на тест в рамках ММАС-2004. 16-клапанный мотор 1,6 л с новыми калибровками – это совсем не «двенадцатый», который оживает лишь после трех тысяч оборотов. «Калину» отличает, по нашим ощущениям, «паровозная» тяга с самых «низов». На четвертой передаче можно начинать уверенный, без провалов и рывков, разгон с 40, а то и с 30 км/ч. Но и «верхи» хороши, что позволяет легко выкручивать мотор для динамичного обгона.

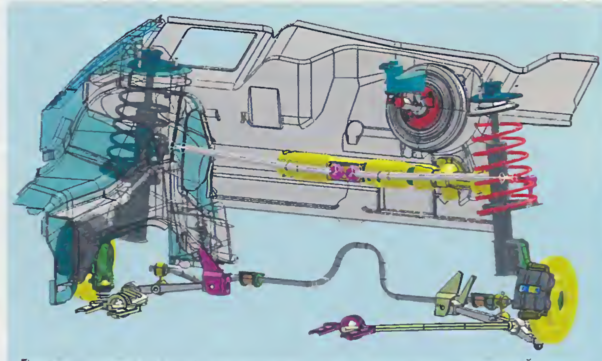
Хэтчбек 11196 – просто пушка! Более четкое управление и отзывчивый руль – не плод воображения: здесь стоит настоящая «калиновая» рейка – 3,1 оборота от упора до упора. Не зря заводчане предназначают модель водителям спортивного темперамента и планируют большую часть автомобилей оснащать наиболее мощными моторами. А люди с более скромными запросами выберут версию 11193 с мотором меньшей мощности.

Универсалом 11176, от которого мы ждали «вагонных» реакций, управлять оказалось приятнее, чем седаном. И дело не в настройках подвески – просто на этой машине стоит та же рейка, что на хэтчбеке. Потому универсал охотнее исполняет команды водителя на извилистой дороге. Вообще управление этим маленьким «вагончиком» доставило удовольствие.

Жаль, что первое время «калины» будут оснащаться рулевым механизмом с обычной, а не укороченной рейкой. Кому-то придется до поры умерить свой пыл, довольствуясь другими достоинствами нового автомобиля.



«Калина» с честью выдержала не только виртуальные, но и реальные крэш-тесты.



Рулевое управление с электроусилителем, конические пружины передней подвески, 9-дюймовый усилитель тормозов – отличительные черты «Калины».

нет донором для машин «десятого» семейства и тех, что придут вслед за ними.

Базовый двигатель – ВАЗ-21114 объемом 1,6 л, 8-клапанный создан из 1,5-литрового «десяточного» и имеет увеличенный ход поршня (подробнее о его конструкции – в одном из ближайших номеров ЗР). Мотор, с которым поедут первые машины, удовлетворяет требованиям Евро III, а в перспективе уложится и в Евро IV. Правда, пока российское законодательство не требует соблюдать современные экологические европейские нормы, часть машин пойдет к дилерам с двигателями Евро II.

Следующий шаг – «Калина» с мотором ВАЗ-21124 – 90-сильным, 16-клапанным. Его, как и 114-й, покупатели увидят и под капотами «десяток». А в более дальней перспективе – двигатель ВАЗ-21124 увеличенной почти до 100 сил мощности и новые 1,6-литровые моторы с регулируемым впускным трактом – ВАЗ-11183 и ВАЗ-11193. Последний еще и с регулировкой фаз.

Проектируя «Калину», конструкторы постарались максимально расширить моторный отсек. Не исключено, что в будущем до 50% «калин» будут оснащать двигателем ВАЗ-11187. Это модернизированная, с регулируемым впуском, версия мотора объемом 1,7 л, который сейчас ставят на «Ниву».

Диски сцепления на «Калине» оригинальные, обеспечивающие, по отзывам испытателей, мягкое и в то же время четкое включение. Если смежники осилят их производство в достаточных



Новые задние фонари на седане, хэтчбеке и универсале смотрятся стильно.



Заднее сиденье на всех моделях складывается как целиком, так и по частям – 1/3 или 2/3.



Диагональный ремень для третьего пассажира сзади.



Дополнительные крепления в багажнике – мелочь, а приятно.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ВАЗ-11173	ВАЗ-11183	ВАЗ-11196
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4040	4040	3850
ширина		1676	
высота		1500	
база		2470	
Радиус поворота, м		5.2	
Полная масса, кг	1575	1525	1515
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,9	13,0	11,5
Максимальная скорость, км/ч	165	165	180
Топливо		АИ-95	
запас топлива, л		50	
Расход топлива*, л/100 км:			
загородный цикл		6.5	
городской цикл		9,8	
Кузов	универсал	седан	хэтчбек
Количество дверей	5	4	5
Число мест		5	
Объем багажника (VDA), л	350	400	235
Двигатель		ВАЗ-21114	
Трансмиссия			
Привод		на передние колеса	
Коробка передач		М5	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		независимая пружинная, типа «Мак-Ферсон»	
сзади		упругая поперечная балка	
Рулев. управление		реечное с эл. усилителем	
Тормоза:			
передние		дисковые вентилируемые	
задние		барабанные	
Размер шин		175/70SR13, 175/65HR14, 185/60HR14	

*С двигателем ВАЗ-21114

количествах, новые детали перекочуют и на «десятки».

В модернизированной для «Калины» «десятой» коробке передач применены многоконусные синхронизаторы, призванные облегчить переключение и сделать агрегат надежней. Есть и еще одно важное новшество – электромагнитная блокировка задней передачи.

В передней подвеске от ВАЗ-2110 лишь нижние рычаги и растяжки. Амортизаторные стойки – с коническими пружинами. Балка задней подвески – «десятая», с небольшими проставками, поскольку колея «Калины» расширена: 1410 мм против 1380 у ВАЗ-2110. Делать новую балку посчитали нецелесообразным, что найдет понимание у ремонтников. Задняя подвеска «Калины» – со стабилизатором, абсолютно необходимым высокому автомобилю. Этот элемент, возможно, тоже пропишется на машинах «десятого» семейства. По сравнению с ними плавность хода и управляемость «Калины» улучшились, говорят заводские испытатели.

В рулевом управлении от предыдущей модели – лишь картер, все остальное оригинальное. Конечно, самое главное новшество – электроусилитель. Качество и характеристики, утверждают, доведены. А поскольку поставщиков этого важного узла несколько, ВАЗ сможет выбирать лучших.

В тормозной системе 9-дюймовый (вместо «десятого» 8-дюймового) ваку-

ПО СТРАНИЦАМ БИОГРАФИИ

«За рулем» следил за «Калиной» с момента рождения прототипов. Первая публикация, еще не с фотографией, а с рисунком будущего автомобиля появилась в апрельском номере 1998 года. Затем мы подробно рассказывали об эволюции первых образцов, прототипах с различными кузовами.

Наконец, мы смогли опробовать предсерийный ВАЗ-1118 в деле, поездив по сухим дорогам юга и заснеженным средней полосы (ЗР, 2004, № 2). А зимой даже сравнили опытную «Калину» с несколькими импортными одноклассниками (ЗР, 2004, № 4). Предсерийный образец ВАЗ-1118 вместе с другими отечественными автомобилями участвовал в пробеге Москва – Владивосток (ЗР, 2004, № 7, 8). Скоро возьмемся и за серийный автомобиль...





Такой мы увидели «Калину» несколько лет назад. Несмотря на мелкие изменения, общий стиль сохранен.

умный усилитель, заимствованный у «Нивы» ВАЗ-2123. Предусмотрена ABS, но не в базовом оборудовании. На «калины» с 8-клапанными моторами, как и на аналогичные «десятки», будут ставить 13-дюймовые колеса, на более мощные 16-клапанные машины – 14-дюймовые.

ПРИНИМАЯ УДАР НА СЕБЯ

Разумеется, автомобиль очень серьезно прорабатывали с точки зрения безопасности. Хотя здесь приходилось порой догонять – ведь европейские требования постоянно ужесточают.

Конечно, кузов «Калины» имеет прочную клетку безопасности и предохранительные брусья в дверях. Боковой удар смягчат обивки дверей, заполненные специальным сотовым материалом. В базовой комплектации – ремни с преднатяжителями, причем сзади все три – полноценные, трехточечные. Подушки появятся позднее. Без них на крэш-тестах по методике EuroNCAP ВАЗ-1118 заработал три звезды.

Кстати, первые удары прототипы «Калины» проходили «живьем». Потом появилась возможность бить автомобиль виртуально. Инженеры с гордостью показывают графики, где теоретическая кривая замедления почти совпадает с теми, что получили при реальных крэш-тестах.

Справедливости ради отметим, что поводы для головной боли у конструкторов еще есть. В частности, нужно подтянуть «Калину» к тем требованиям по безопасности при наезде на пешехода, которые скоро введут в Европе. Впрочем, тут компанию ей составляют и многие нынешние иномарки. Инженеры совместно с дизайнерами уже решают эту проблему, так что рестайлинга ждать относительно недолго.



НА СТАРТЕ

Из «роскоши» в «Калине» пока будут лишь передние электростеклоподъемники. Позднее появятся уже упомянутые ABS и подушки безопасности, кондиционер. Место для него предусмотрели еще на стадии проектирования. Чтобы сделать систему вентиляции эффективной, но тихой, вентилятор расположили над правой колесной аркой. С «печкой», расположенной посередине под панелью приборов, его соединяет длинный воздуховод, куда нетрудно «врезать» кондиционер.

Несомненно, «Калина» для Волжского автозавода – модель этапная. Если отвлечься от вседорожников, она – третий после ВАЗ-2101 и ВАЗ-2108 действительно новый, а не в той или иной степени модернизированный автомобиль. «Копейка» вошла в жизнь без проблем, установив новые для страны стандарты качества, комфорта, надежности. Путь «самар» к сердцам покупателей был не столь гладким, хотя со временем основные детские болезни удалось изжить.

Задачи произвести переворот, как некогда было с ВАЗ-2101, перед ВАЗ-1118, конечно, не ставят. Но очень хочется, чтобы вкус даже самых первых «калин» не вызывал у покупателей горчинки. □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какой тип кузова вы бы предпочли?

33% седан
37% универсал
30% хэтчбек



ОТДАЙ РУЛЬ МАМЕ!

АНТОН ЧУЙКИН.
ФОТО: **АВТОРА И «РЕНО»**

На первых кругах он показал себя букой: на заднем сиденье немилосердно болтало, опущенный подголовник давил между лопаток, а когда я обернулся, идущий следом такой же «Модус» как раз выскакивал с трассы на травку, не удержавшись на вираже... Пересев за руль, я тоже попытался сначала «запалить» по извилистому кольцу полигона Мортефонтен, что расположен недалеко от Парижа. 1,4-литровый мотор старался изо всех своих 98 сил, но получалось у него неважно: ретардеры, заботливо устроенные на трассе, были по большому счету ни к чему. Коробке тоже не понравился навязанный резкий стиль: низшие передачи включались с задержкой. ABS, как и все системы пос-





На Парижском салоне «Модус» смотрелся в зеркало, заодно демонстрируя окружающим свою стеклянную крышу.

Яркий пример современной компоновки – «Модус» не узок, не широк, зато высок.



ледних поколений, работает четко, руль тоже не вызывает претензий... Но все равно – что-то не так! Причем, похоже, дело не в автомобиле.

ДРУГ СЕМЬИ

«Модус», построенный на платформе класса B альянса «Рено-Ниссан», попадает в компанию «Твинго» и «Клио». Всем своим видом он говорит: я – семейный автомобиль, хотя и маленький. В таком случае предста-







Размещенные по центру приборы с цифровым спидометром становятся фирменным знаком «Рено» – вспомните однообъемные «Твинго» и «Эспас».

Этот «Модус» – настоящий специалист по тайничкам. Их можно устроить в «бардачке» перед водителем, в емкостях под ногами, ящичке под пассажирским сиденьем. Еще есть ниша... прямо в его подушке – не каждый догадается!

влю себя... мамой и поруковожу семейной поездкой. И сразу все встает на свои места – спокойный, плавный стиль куда больше по душе и «Модусу», и его пассажирам. Вы же не собираетесь изображать гонщика, если на заднем сиденье – дети? Наш стиль – спокойное перемещение в пространстве.

Спокойное, но нескучное, а уж в этом «Модус» большой специалист! Огромная площадь остекления в 3,56 м² позволяет осмотреть всю полусферу – вперед, назад, в стороны, вверх... закончили упражнение. Кстати, разминку при желании продолжаем – высота потолка позволяет.

На заднем сиденье поместятся максимум двое взрослых, для мелкокалиберных пассажиров оно трансформируется: втроем тесно, но весело, а кому-то важно именно это!

«Модус» – это общественный транспорт... для одной семьи.

У «Модуса» совсем не маленький багажник, но ведь семейные ценности иногда бывают большого размера. У нас это велосипеды – «Модус» готов принять парочку на борт. Правда, на







Заднее двухместное сиденье с некоторым трудом превращается в трехместное. Делай раз: двигаем его вперед (ручка расположена под левой подушкой). Делай два: раздвигаем половинки (рукоятка почему-то справа). Делай три: опускаем подлокотник и чуть-чуть сдвигаем сиденье назад. Вуаля, можно застегнуть все три ремня безопасности! Увы, шести коленкам будет тесно.



БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ ВСЕХ

Так называется стратегическая концепция «Рено», которая предусматривает самую тщательную проработку конструкции с целью обеспечить высшую защиту человека. На этапе проектирования «Модус» выдержал не один десяток крэш-тестов, и виртуальных, и реальных, и, едва выйдя на рынок, попал под европейскую программу испытаний новых автомобилей EuroNCAP.

Жестокий удар, перекрывающий официально заданные нормативы, автомобиль выдержал с честью, став первым обладателем пяти звезд в классе машин «Супермини» (здесь же, например, «Клио», «Пежо-206», «Мини» и т. д.). Из 37 возможных баллов «Модус» заработал 32,84: экипаж защищали шесть подушек, в том числе две фронтальные адаптивные, две боковые и две «шторки» для защиты головы; преднатяжители ремней и, разумеется, силовая структура кузова.

«Модус» стал седьмой моделью «Рено», получившей пять звезд EuroNCAP, подтвердив тем самым лидерство фирмы в области безопасности.



Открываешь капот... а мотора-то почти и не видно! Главное – обеспечен доступ к сервисным точкам (выделяются желтым). Кстати, интервал между ТО – до 30 тысяч километров.

задний и только снаружи, для чего в бампере предусмотрены специальные крепления «Велофикс».

Для мамы особенно важна безопасность. Знаю, что EuroNCAP поставила «Модусу» высокую оценку после крэш-теста. А чтобы его не случилось в реальной жизни, машина оснащена рядом устройств. Например, благодаря дополнительным секциям в фарах «Модус» скашивает взгляд на 40° при таком же или большем угле поворота баранки и скорости менее 60 км/ч.

Дети, выходите, мы приехали! Обед будет через... так-так, пора выходить из образа!

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

RENAULT MODUS	1.2	1.4	1.6	1.5dCI
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	3792			
ширина	1695			
высота	1589			
база	2482			
колея спереди	1471			
сзади	1450			
Радиус поворота, м	5,2	5,45		
Снаряженная масса, кг	1120	1160	1170	1185
Полная масса, кг	1610	1650	1660	1675
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,5	11,4	10,3	13,4
Макс. скорость, км/ч	163	177	188	168
Топливо	АИ-95			Д
запас топлива, л	49			49
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):				
загородный цикл	5.1	5,6	5.6	4,1
городской цикл	7,7	8,7	9.0	5.6
смешанный	6,0	6,7	6,8	4,6
Кузов	универсал			
Количество дверей	5			
Число мест	5			
Объем багажника (VDA), л	198–274/ 621			
Двигатель	бензиновый, Евро III (IV)			дизельный, Евро III
Расположение, число цилиндров	P4			
Число клапанов	16	16	16	8
Рабочий объем, см³	1149	1390	1598	1461
Степень сжатия	9,8	10,0	10,0	17,9
Мощность, кВт/ л. с.	55/ 75	72/ 98	82/ 112	60/ 82
при об/мин	5500	5700	6000	4000
Крутящий момент, Н·м	105	127	151	185
при об/мин	4250	4250	4250	2000
Трансмиссия				
Привод	на передние колеса			
Коробка передач	M5			
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон», со стабилизатором			
сзади	упругая поперечная балка			
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем			
Тормоза:	с ABS			
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые или барабанные			
Размер шин	165/65R15	185/60R15		

СЕМЕЙНАЯ ПОКУПКА

В последние годы на европейском автомобильном рынке классы В и С поменялись местами – за первым теперь около 35%, за гольф-классом 30%. В сегменте В «Рено» со своими «Твинго» и «Клио» занимает второе место между «Пежо» и ФИАТом, причем основной до-



ЗАГРАНИЧНЫЙ РОДСТВЕННИК

У «Модуса» есть ровесник, который частично использует узлы и агрегаты той же платформы В альянса «Рено-Ниссан». Речь о «Логане» – очень важном для россиян автомобиле. Напомню, эту невероятно дешевую по современным меркам модель разработали специально для стран «третьего мира» (ЗР, 2004, № 7). Вслед за Румынией, где уже начат выпуск «Дачии-Логан», приходит черед России: «Автофрамос» обещает начать производство машин под маркой «Рено-Логан» в середине 2005-го.

Премьера «Логана» состоялась в июне... и почти сразу фирма убедилась, что низкой ценой можно привлечь не только развивающиеся страны. В адрес «Рено» хлынул поток писем из Западной Европы: «С какой стати вы не предлагаете эту машину нам?» И вот 20 сентября случилась сенсация: компания объявила, что автомобиль решено продавать и в Европе – в следующем году от 7500 евро.

Пока точно не определено, где именно будут собирать «лишние» машины. Логично было бы нарастить выпуск на румынском заводе. Только за первые четыре дня приема заказов он набрал 2250 местных заявок, не считая 11 тысяч предварительных.

«Логан» тепло встретили на родине, ждут в Румынии... Какой прием окажут в России – узнаем через несколько месяцев. Кстати, «Логан» непременно пополнит парк ЗР.



Сдвигая вперед задние сиденья, последовательно увеличиваем объем багажника от 198 до 274 л.



Если сосед припарковался вплотную, загрузить багажник можно через хитрый люк, распахивающийся наоборот.

ход приносит «Клио». Неудивительно, что успех решено закрепить новым автомобилем – следуя современной тенденции, компактным, но просторным (читай – высоким).

Машины уже встречаются на французских дорогах и прекрасно подтверждают свое семейное предназначение. Во время «круглого» стола на Парижском автосалоне Люк-Александр Менар, директор по международным операциям «Рено», отвечая на вопрос о цене, упомянул, что «неделю назад купил «Модус» своей супруге, отдав 13,5 тысячи евро». Предположу, что в России автомобиль будет стоить от $ 17 000.

Дорогая, когда я стану директором, мы тоже купим тебе «Модус»! □

ПОСЛЕДНИЙ ВОИН

АЛЕКСАНДР БУДКИН.
ФОТО АВТОРА

Ласковое осенью итальянское солнце все чаще закрывают тучи, накрапывает дождь. Мы на обновленном «Ниссане-Патруль» карабкаемся в гору. Все дальше внизу остаются волны Средиземного моря, все ближе не остывший после извержения 2002 года кратер Этны.

Асфальт наконец-то закончился. Каменистые дороги с уступами и промоинами, обильно посыпанные вулканической породой, очень подходящи для оценки достоинств одного из последних настоящих вседорожников – с мостами в передней и задней подвеске и полным арсеналом повышения проходимости.

Даже имея привычку ездить на полноприводной технике, с удовольствием отмечаю, как спокойно «Патруль» перешагивает через булыжники, а вскоре, окончательно поверив машине, вовсе перестаю убавлять газ. Кажется, единственное, что ограничивает скорость проезда колдобин – физическая выносливость водителя и пассажиров.

Дождь усиливается – пора обратиться к специальным возможностям машины: заблокировать межколесный дифференциал заднего моста, отключить задний стабилизатор поперечной устойчивости (жестко подключаемый нижний ряд трансмиссии уже задействован).

Хотя привычного в слякотную погоду, такого родного месива под колесами нет, на скользких участках ощутима подмога спецсредств. Когда добавляешь газ, чтобы забраться на очередной бугорок, машина выполняет команду с энергичным ускорением. Да и реже отзывается пробуксовкой колес на небольшой перебор тяги.

Как ни странно, в таких условиях особенно хорош «автомат». Там, где желание ехать помедленнее требует от машины с механической коробкой обязательного перехода на пониженный ряд, гидротрансформатор часто допускает движение на верхнем. Нечто похожее отметил, когда мы с «Ниссаном» крутили по «тещиным языкам» на асфальте. «Автомат» сглаживает недостаток тяги наддувного двигателя на оборотах ниже 2000.

ТРАДИЦИИ ИЛИ МОДА

Стоит произнести «Сицилия» – в ответ услышишь про итальянскую мафию. Между тем этот остров отнюдь не поле бандитских разборок, а весьма привле-

Чем меньше остается в мире полноценных вседорожников, тем популярнее они будут у знающих людей.



кательное место, например, для автомобильных презентаций. Протяженные серпантины позволяют очень скоро срастись с малознакомой машиной, каменистые горные тропы помогают оценить вездеходные способности, а темпераментные (но не наглые) местные водители быстро задают и вам творческий настрой.

Объем изменений «Ниссана-Патруль» не столь велик, чтобы говорить о смене поколения, но рестайлинг проведен полноценный. Конструкторы затронули все основные детали кузова, кроме крыши, хотя на глаз новизны кажется меньше. Наиболее заметны светотехника, бамперы, решетка радиатора, капот. Добавили мощности и момента 3-литровому дизелю с наддувом.

Интерьер тоже не обошли вниманием. Изменена форма передних кресел: улучшилась боковая поддержка – в таком автомобиле она придется весьма кстати. Стала двухцветной панель приборов, появились варианты отделки не только темной или бежевой кожей, но и алькантарой. Да и вообще, материалы в салоне стали дороже и на вид, и на ощупь.



Интерьер заметно изменился. Европейскому заказчику предлагают навигационную систему, а нам – нишу для мелких вещей на ее месте или дополнительный бокс под «двухэтажную» магнитолу (2 DIN). Кроме этого появилась новая комбинация приборов, изменилось расположение некоторых кнопок.





Такая трехпозиционная кнопка есть в автомобиле с автоматической коробкой передач. Первое положение «Hold» – для зимы, чтобы машина трогалась со второй передачи, третье «Power» – для динамичной езды или движения по бездорожью (коробка позже переходит на следующую передачу). Режим «A/T» – адаптивный, выбирает подходящую программу управления «автоматом» – динамичную или экономичную.



В наиболее полной комплектации на руль вынесено управление магнитолой, а сама баранка украшена вставками из дерева.



Слева под дефлекторами самая российская кнопка – включение режима особо холодных климатических условий.



Одна из любопытных «примочек» – отключение заднего стабилизатора поперечной устойчивости. Это способствует лучшему сцеплению задних колес с грунтом (песком, снегом и др.) при скрещивании мостов.



В недорогом варианте регулировки кресла механические, а богато оснащенный «Патруль» имеет сервоприводы. В обоих случаях меняется высота передней и задней частей подушки.

Обновленному автомобилю – обновленный мотор. Популярному у российских покупателей 3-литровому турбодизелю прибавили мощности – 2 л. с. и крутящего момента – 26 Н·м. Кстати, довольно редкий в России случай, когда машины лучше продаются именно с дизелем: машина с бензиновым мотором дороговата и неэкономична. Двигатель образца 2000 года.

Мощность N_e, кВт
Крутящий момент $M_{кр}$, Н·м
N_e
$M_{кр}$
Обновленный мотор
Двигатель образца 2000 года
Обороты коленвала, об/мин

Малая секция удобна, когда в багажник нужно бросить одну-две сумки. Если груза много – открываете вторую створку.

Солидно урча турбодизелями, «патрули» карабкаются на гору: тысяча метров над уровнем моря, полторы, две... Наверху становится заметен более насыщенный выхлоп при перегазовке, но на приемистости высота не сказывается.



Пьер Луан
(Pierre Loing),
генеральный менеджер «Ниссан Европа» по стратегическому планированию

Предлагая свои автомобили на крупнейших мировых рынках, «Ниссан», конечно, учитывает их специфику. Более того: машины, продаваемые в США, Европе и Японии, воплощают разную философию, поскольку характер их эксплуатации также весьма различается. Для Японии типичны небольшие пробеги: здесь автомобиль, красующийся перед домом, прежде всего – символ статуса его владельца. США – страна протяженных магистралей, дешевого топлива и невысоких скоростей. Сфера деятельности нашего отделения – Европа выдвигает самые противоречивые требования: ежедневные разъезды в тесных, густонаселенных городах сочетаются с многочасовыми поездками по автострадам, причем скорость порой не ограничена. В развитие европейской модельной программы направляется около 700 млн. долларов, что позволит вывести на рынки в 2005–2006 году шесть новых моделей. Некоторые показаны на Парижском автосалоне.

Для Старого Света характерно требование все большей универсальности, утилитарности автомобиля при сохранении компактных размеров. Таков показанный в Париже концепт-кар «Тон»: по сути, это прообраз одной из машин семейства, которое сменит «Алмеру» в 2006 году. Мы постарались сочетать в нем многофункциональность со спортивными нотками в поведении на дороге, чтобы заинтересовать прежде всего молодые семьи.

В популярном классе SUV дебютирует «Пасфайндер», продажи которого начнутся весной 2005-го. Полноприводный универсал с турбодизелем нового поколения освоят в Барселоне вместо хорошо потрудившегося «Террано II».

Кстати, «Пасфайндер» стал шестой по счету моделью со всеми ведущими в программе «Ниссана». Он займет место между «Х-Трейл» и «Мурано», который мы также официально выводим на европейский рынок. Ну а звание «настоящего вседорожника» будет и дальше нести обновленный «Патруль».



«Ниссан-Патруль» – один из последних вседорожников с «неубиваемой» подвеской: мостами спереди и сзади.

Новые противотуманные фары немного утоплены в бампер. Так в них реже будут попадать мелкие камни, летящие из-под колес.

Как и раньше, автомобиль предлагает достаточно места и спереди, и сзади, имеет не только складывающиеся по частям, но и сдвигающиеся вперед задние сиденья (кроме трехдверной модификации). Кстати, объем багажника более 600 литров. За это отдельное спасибо еще одному традиционному для вседорожника решению – запаске на пятой двери. А ведь иной раз огромному колесу находят место под полом – ясно за счет чего.

Верность «Патруля» традициям заслуживает отдельного упоминания. Где еще в официальных материалах встретишь раздел, посвященный не новинкам, а, наоборот, тому, чего менять не стали из принципиальных соображений! «Ниссан» – один из последних приверженцев классических вседорожных канонов, по которым обязательны мощная рама и длинноходные зависимые подвески. Такое сочетание предопределяет худшую управляемость на шоссе, чем у обратившихся в новую веру конкурентов. Зато «классика» дает им фору на бездорожье. Добавим к этому еще несколько приятных цифр: дорожный просвет – 220 мм, углы въезда и съезда – 37 и 31°, глубина преодолеваемого брода – 0,7 м, масса буксируемого трейлера – до 3,5 тонны.

Обычно маркетологи, комментируя повальное тяготение современных вседорожников к асфальту, ссылаются на вкусы потребителей. На этом фоне весьма любопытна статистика повторных покупок «патрулей». Среди владельцев трехдверных версий приверженность модели достигает 43% – это очень много! Те, кто познал вкус полноценных вседорожных качеств, не согласны жертвовать прочностью автомобиля и энергоемкостью его подвески ради лучшей управляемости – все-таки не спортивный болид.

ДЛЯ НАС, ЛЮБИМЫХ

На российский рынок автомобиль будут поставлять с ноября этого года в двух вариантах комплектации – Luxury и Elegance (цены пока не объявлены). Первый вариант предлагает традиционный набор электроприводов (кроме руля и кресел) и подогревов, 17-дюймовые колеса из легкого сплава, фронтальные подушки, ABS, датчик парковки, магнитолу с CD-чейнджером. Второй, дополнительно, кожаный салон, боковые подушки, электрический люк в крыше, управление магнитолой на руле и др.

С 3-литровым турбодизелем будут доступны трех- и пятидверные машины с пятиступенчатой механической коробкой передач или четырехступенчатым «автоматом». Длиннобазные по желанию покупателя оснастят откидными сиденьями еще для двоих.

Предусмотрена комплектация 4,8-литровым бензиновым мотором (рядная «шестерка»), но только для пятидверных машин в семиместном исполнении, исключительно с пятиступенчатым «автоматом» и в богатой комплектации Elegance.

Не исключено, что цены на обновленный «Патруль» окажутся немного выше, чем у предшественника. Но вряд ли это смутит тех, кто приценивался к машине: ведь и автомобиля прибавилось. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

NISSAN PATROL	3-дв, 3,0 d	5-дв, 3,0 d	5-дв, 4,8 л
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4525	5095	5145
ширина	1940	1940	1940
высота	1840	1855	1855
база	2400	2970	2970
Радиус поворота, м	5,1	6,1	6,1
Снаряженная масса (МКП/АКП), кг	2300/2260	2495/2465	2460
Время разгона 0-100 км/ч, с	14,8/15,6	15,2/16,3	10,8
Макс. скорость, км/ч	160	160	190
Топливо	Д	Д	АИ-95
запас топлива, л	95	95	95
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):			
загородный цикл	8,8/9,1	8,8/9,1	14,3
городской цикл	14,3/13,9	14,3/13,9	25,0
Кузов			
Количество дверей	3	5	5
Число мест	5	5 или 7	7
Объем багажника (VDA), л	308	668 или 183	183
Двигатель	дизельный с наддувом		бензиновый
Расположение, число цилиндров	Р4	Р4	Р6
Число клапанов	16	16	24
Рабочий объем, см³	2953	2953	4759
Мощность, кВт/л. с.	118/160	118/160	180/245
при об/мин	3600	3600	4800
Крутящий момент, Н·м	380 (354 для АКП)	380 (354 для АКП)	400
при об/мин	2000	2000	3600
Трансмиссия			
Привод	на задние колеса с жестким подключением передних		
Коробка передач	М5 или А4	М5 или А4	А5
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	зависимая пружинная, трехрычажная		
сзади	зависимая пружинная, пятирычажная		
Рулевое управление	типа винт–шариковая гайка		
Тормоза:	с усилителем и ABS, дисковые вентилируемые		
Размер шин	275/65R17		



Трансформируя салон, вы сами определяете, отдать предпочтение задним пассажирам или грузу. Хотите – сдвиньте сиденья вперед, хотите – сложите целиком или по частям.



МАГИЧЕСКОЕ ЧИСЛО

МАКСИМ САЧКОВ.
ФОТО АВТОРА и AUDI

Перелистывая после презентации нового «Ауди-А4» пресс-материалы и каталоги, заметил: многое связано с цифрой в обозначении этой модели. Вспомните год, когда дебютировало первое поколение А4, – 1994-й. Год нынешней премьеры – опять с четверкой на конце. А обновили модель после «восьмерки», «трешки» и «шестерки» – значит, четвертой по счету. Любопытно, не правда ли?

Наверное, я зря привязался к этой цифре. Начать можно и иначе. Например, осенним дождем встретила столица Баварии – Мюнхен, четвертый по величине город Германии... Опять эта цифра – все-таки в ней что-то есть.

С ЧЕТЫРЕХ СТОРОН

По сравнению с предшественником кузов нового А4 незначительно прибавил в длину. Седан вытянулся на 38 мм, а универсал, который «Ауди» традиционно называет «Авант», – на 41 мм. Интересно, что размеры двух вариантов кузовов – одинаковые.

Дизайн выполнен в современном фирменном стиле, родоначальником которого послужил концепт «Нуволари», показанный публике пару лет назад. Как и уже обновленные А8, А6 и «А3 Спортбек», «четверка» получила вытянутую трапециевидную радиаторную решетку, новые фары, расширяющиеся к центру передка, более массивный капот.

В общем, «Ауди-А4» сделали спортивнее, возможно, даже агрессивнее. Кузов выглядит крепко сбитым, но совсем не тяжеловесным.

Внутри изменений не так много. Бросается в глаза новый трехспицевый руль со ступицей, по форме напоминающей радиаторную решетку. Похвалы заслуживают сиденья – подушки длинные, спинки с развитой боковой поддержкой, регулировки удобные. Двигая вперед-назад, кресло можно фиксировать через каждые три миллиметра, практически так же плавно, как и спинку. То, что сиденья удачные, подтвердилось практикой: восемь часов за рулем не аукнулись болями в спине и затекшими конечностями. А спортивные кресла, на мощных версиях, дополнительно снабжены регулируемой поддержкой поясницы и бедер.

ОТ ЧЕТЫРЕХ ДО ВОСЬМИ

Признаюсь, бензиновым двигателям предпочитаю дизели. Поэтому выбрал сначала седан, на крышке багажника которого красовался шильдик 2,0 TDI. Впрочем, такой выбор для Европы далеко не оригинален. Недаром количество дизельных версий в модельных рядах многих фирм уже превышает половину. Увы, в России двигатели с воспламенением от сжатия начинают распространяться только сейчас.

Четырехцилиндровый 2-литровый мотор с турбонаддувом и насос-форсунками развивает почти такой же максимальный крутящий момент, как и новая бензиновая «шестерка» с непосредственным впрыском и объемом 3,2 л, к тому же на меньших оборотах. Безусловно, по динамике «тарахтящий» автомобиль проигрывает, но главные преимущества дизеля подтверждает указатель топлива – до австрийской границы (примерно 150 км) стрелка почти не дрогнула, а вот бензиновый мотор успел вытянуть больше четверти бака.

Сказать, что дизель чахлый – язык не поворачивается. Первую сотню машина разменивает менее чем за 10 секунд, а на автобане могли бы перешагнуть отметку в 200 км/ч – помешало лишь ограничение скорости из-за сужения дороги.

Конечно, по сравнению с бензиновыми поет дизельный агрегат громче, особенно на высоких оборотах. Зато характерных вибраций практически не ощущаешь – в первую очередь благодаря двум балансирным валам, снижающим силы инерции второго порядка на 80%.



В салоне найти отличия от старой модели, за исключением руля и сидений, не удалось. Впрочем, для изготовления деталей интерьера новой модели применяют иные материалы.



Объем багажника «А4 Авант» не изменился – 442 л, а со сложенными задними сиденьями – 1184 л.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

AUDI A4	2,0 TFSI	3,2 FSI	2,0 TDI	3,0 TDI	2,0 T FSI	3,0 FSI
Общие данные						
Размеры, мм: длина	4586					
ширина	1772					
высота	1427					
база	2648					
Радиус поворота, м	5,5					
Снаряженная масса, кг*	1425/ 1450	1490	1430/ 1470	1610/ 1655	1490/ 1535	1540/ 1580
Время разгона 0-100 км/ч, с*	7,3/ 7,3	6.8	9,7/ 9,8	7.2/ 7,7	7,2/ 7.7	6,4/ 6,9
Максимальная скорость, км/ч*	241/ 235	250	212/ 206	235/ 233	238/ 235	250/ 250
Топливо	АИ-98		дизельное		АИ-98	
запас топл., л	70		70		63	
Расход топлива, л/100 км* (EU 99/100): загородный цикл	5.8/ 6,3	7,0	4,5/ 4.7	5,8/ 6,2	6,6/ 7.2	7.8/ 7,9
городской цикл	10,9/ 11,2	13.6	7,8/ 7,7	10,3/ 11,6	12,6/ 13,1	15,4/ 15,4
Кузов	хэтчбек					
Количество дверей	4					
Число мест	5					
Объем багажн. (VDA), л	460/720					
Двигатель	бензиновый с турбонаддув.	бензиновый	дизельный с турбонаддувом		бензиновый с турбонаддув.	бензиновый
Расположение, число цилиндр.	P4	V6	P4	V6	P4	V6
Число клапанов	16	24	16	24	16	24
Рабочий объем, см³	1984	3123	1968	2987	1984	3123
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	147/ 200 5100–6000	188/ 256 6500	103/ 140 4000	150/ 204 3500–4500	147/ 200 5100–6000	188/ 256 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	280 1800–5000	330 3250	320 1750–2500	450 1400–3150	280 1800–5000	330 3250
Трансмиссия						
Привод	на передние колеса			на все колеса		
Коробка передач	M6/ A7	A7	M6/ A7	M6/ A6	M6/ A6	M6/ A6
Ходовая часть						
Подвеска	независимая многорычажная					
Рулевое управление	реечное, с усилителем					
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые					
задние	дисковые					
Размер шин	215/55R16		205/55R16		215/55R16	
Системы	ABS, EBD, ASR, ESP, EDL					

* *С механической/автоматической коробкой передач.*

Геометрия передней и задней подвесок осталась прежней. Впереди некоторые элементы, например тянущие рычаги, позаимствованы у модели S4, а опоры – у A6, установлены амортизаторы с измененными характеристиками. Сзади также некоторые детали перешли по наследству от других моделей – трапециевидные рычаги и ступицы от S4, амортизаторы – от A6.

Самый мощный дизель для «Ауди-А4» – новый 3,0 TDI. Топливную смесь готовит новая система «коммон рейл» с давлением впрыска до 1600 бар (на 250 бар больше, чем у системы предыдущего поколения) и пьезофорсунками. Воздух, охлаждаемый двумя интеркулерами, закачивает в цилиндры турбокомпрессор, установленный для экономии места в развале блока цилиндров.

Все модификации «Ауди-А4» оснащают новой системой курсовой устойчивости ESP. Кратковременно нажав кнопку на панели приборов, можно отключить контроль тяги ASR, например, для плавного движения по плохой дороге. Подержите дольше – нейтрализуете и ESP.



Цветовая гамма нового «Ауди-А4» насчитывает 15 оттенков – от серебристого или песочного до красного или синего.

Хорош дизель, расставаться не хочется. А что покажет бензиновый мотор аналогичного объема с турбонаддувом и непосредственным впрыском FSI? На коллегу, скептика по натуре, он произвел положительное впечатление (подробнее – ЗР, 2004, № 10). Да и на техническом брифинге звучали слова о совершенной конструкции, впечатляющих внешних скоростных характеристиках, отличных показателях максимальной мощности и крутящего момента. А что за словами?

Я по-прежнему люблю дизель, но вынужден признать: с мотором 2,0 T FSI ему бы изменил. Он обладает дизельной тягой и динамикой резвого бензинового мотора, уверенно тянет чуть ли не с 1000 об/мин и не скисает почти до ограничителя.

Даже потом, пересев на более мощную версию с «шестеркой», не заметил ее серьезного превосходства. Хотя конструкция V6 FSI тоже внушает уважение: непосредственный впрыск с рабочим давлением от 30 до 110 бар, очень высокая для бензиновых двигателей степень сжатия – 12,5. Его сделали максимально компактным, чтобы он помещался под капотами маленьких «ауди» – длина всего 360 мм, ширина – 430 мм, а вес – 169,5 кг.

Всего для новой «четверки» предлагают десять (!) двигателей вплоть до V8 для версии S4.

Безусловно, все агрегаты укладываются в перспективные нормы Евро IV. Кроме того, со следующего года на двух- и трехлитровые дизели по заказу будут устанавливать сажевые фильтры. Твердые частицы оседают внутри корпуса и при температуре 350–500°C разрушаются, превращаясь в углекислый газ.

ЧЕТЫРЕ КОРОБКИ

Именно столько предлагают для версий с разными двигателями. Причем механическую пятиступенчатую устанавливают только со слабенькими моторами. Владельцы более мощных модификаций, предпочитающие от-

щелкивать передачи вручную, получат «шестиступку».

Для трехлитрового дизеля и двигателей FSI предлагают автоматическую шестискоростную коробку «Типтроник» (Tiptronic). Новинка легче пятиступенчатого предшественника на 14 кг. При этом диапазон передаточных чисел вырос на 18%, что позволило автомобилю быстрее разгоняться на низших передачах, а на высоких скоростях стать тише и экономичнее.

Другая альтернатива – бесступенчатая коробка «Мультитроник» (Multitronic). Переводите селектор в ручной режим, и на мониторе появляются семь виртуальных, фиксированных электроникой передач. На некоторых модификациях по ступенькам можно скакать, перебирая кнопки на руле. Устали? Тогда переведите рычаг в положение «драйв».

Конечно, «Ауди», как родоначальник дорожного полного привода, предлагает новую A4 и в варианте «Кваттро». Угадайте, сколько таких в гамме? Правильно, четыре – с самым мощным дизелем, двумя FSI-моторами и бензиновым 1,8 T.

Знакомясь с новым «Ауди», всегда ждешь интересных технических изюминок. Вероятно, за это многие покупатели хранят верность автомобилям, увенчанным четырьмя кольцами. Наверняка, «Ауди-А4» не потеряет рыночных позиций, пока ее не сменит А4... четвертого поколения.



ЧЕМ ПАХНЕТ ДИНАМИКА

АНАТОЛИЙ ФОМИН.
ФОТО АВТОРА И SKODA

Спортивный автомобиль с дизельным двигателем? Десять лет назад мы посмеялись бы над такой шуткой. Но характеристики современных моторов «с воспламенением от сжатия» позволяют говорить о выдающихся разгонных возможностях без тени иронии.

На Женевском автосалоне прошлого года «Шкода» представила модель «Фабия RS» – хэтчбек с не совсем обычным двигателем. Чешские инженеры «упаковали» под капот самый мощный на то время четырехцилиндровый турбодизель «Фольксвагена». 1,9-литровый мотор с насос-форсунками оснащен турбонаддувом с регулируемым аппаратом турбины и промежуточным охлаждением воздуха. В сочетании с небольшой массой автомобиля и шестиступенчатой трансмиссией со сближенными передаточными числами он обеспечил беспрецедентные для дизеля динамические качества: разгон до 100 км/ч менее чем за 10 с и «максималку» за 200 км/ч. Осенью 2004 году «Шкода-Фабия RS» получила модернизированную коробку передач с измененными передаточными числами на IV, V, VI ступени. Чем еще отличается «Шкода-Фабия RS» от обычной «Фабии»? Разумеется, спортивными настройками подвески. Более жесткие пружины и стабилизаторы поперечной устойчивости, уменьшенный на 15 мм дорожный просвет, 16-дюймовые колеса с шинами 45-го профиля – утверждают, что все это очень заметно отразилось на поведении машины. Проверим?



На вид просто «Фабия». А по ощущениям – ох, не просто.

Короткий тест-драйв «Шкоды-Фабия RS» состоялся под проливным дождем в окрестностях чешского Либереца. В такую погоду не очень-то хочется разглядывать машину. И все же самая заметная черта «Фабии RS» – передний спойлер в стиле раллийных машин и внушительные воздухозаборники в бампере, напоминающие, что свежего ветра требуют не только радиатор охлаждающей жидкости и интеркулер, но и тормозные диски, к которым ведут специальные воздуховоды. Сзади – оригинальный бампер, хромированный овал выхлопной трубы и небольшой спойлер на верхней кромке крыши. Все аккуратно и скромно, и надо полагать, аэроди-

Уменьшенный дорожный просвет, улучшенная аэродинамика, низкопрофильные шины, жесткая подвеска – старый рецепт. Добавьте к этому хороший дизель, и вы удивитесь результату.



В салоне строго, функционально, удобно и спортивно, при этом без кевлара и алькантары.



Три веселых буквы – TDI.



Шины 205/45R16 – не для плохих дорог.

намически по делу. А в довесок – зелено-красно-белые шильдики с буквами RS, легкосплавные колеса, сквозь которые проглядывают «шкодовски»-зеленые тормозные суппорты.

Сухой воздух из кондиционера быстро прояснил «запотевшие» стекла, «дворники» смахнули капли дождя – вперед! Приятный сюрприз: трогаться с места очень легко – не все турбодизели сегодня позволяют это. Впрочем, здесь немалая заслуга тяжеловатой, но очень «понятной» педали сцепления. Разгон! На легкое прикосновение к педали газа «эрэска» отвечает резкой пробуксовкой и моргающими буквами ESP – сыро! На второй передаче ситуация повторяется, и лишь на третьей шины справляются с огромным крутящим моментом.

Узкая лесная дорожка, где кроны деревьев почти скрывают плачущее небо, становится лентой черного блестящего стекла, а деревья сливаются в размытый фон уже знакомого по «шкодовской» эмблеме цвета. В таком режиме «Фабия» вселяет полную уверенность. Точный, немного тяжелый руль, легкое и безошибочное переключение передач, отлично подобранные передаточные числа и невероятно тяговитый двигатель позволяют наслаждаться не только каждым мало-мальски длинным «прямиком», но и катапультирующим ускорением на выходе из поворота. Конечно, если опустить обороты ниже 1500, турбодизель потеряет всякую прыть, но при столь четком механизме переключения доводить до этого просто ни к чему.

На наших дорогах жесткая подвеска «Фабии RS» не заслужила бы похвал, а низкопрофильные шины едва ли дожили бы до глубокой старости. Но благодаря им водитель и машина становятся единым целым. Скользко? Конечно, на сухом асфальте можно было бы ехать побыстрее, но сейчас дождь скорее на пользу – все-таки это обычное загородное шоссе, а не закрытая трасса раллийного допа. Перед очередной связкой поворотов нарочно торможу позднее и резче, доводя до срабатывания антиблокировочной системы. Она включается вроде бы поздно, когда кажется, что шины «Мишлен XSE» уже скользят по черному зеркалу асфальта. Но нет, машина по-прежнему слушается руля – претензий к электронике никаких. На спидометр, конечно, лучше все-таки поглядывать. Чувство единения с «Фабией RS» наступает так быстро, что кажется, уже можешь все. Подобные мысли надо гнать – до добра они не доводят.

Извилистое шоссе минует крошечный городок, петляет по холмам и выводит на скоростную дорогу. Вливаемся в поток, ненадолго повисаем на хвосте у впереди идущей машины – вежливый водитель в ней моргает правым поворотником. Скорость 130: пятая передача, впереди затяжной подъем. Газ до «упора», и в конце подъема стрелка подбирается к отметке «190»... Да, у бензиновых машин, способных на такую динамику, моторы за 200 сил. Кстати, бортовой компьютер «Шкоды» показывает 9,1 л/100 км – а ведь я с педалью газа не церемонился.

Теперь понятно, почему спортивную «Фабию» чешские конструкторы делали дизельной. Разве почувствуешь радость от быстрой езды, сознавая, как с каждым разгоном стремительно опустошается бак? Цены на топливо в Европе втрое выше наших...

«Шкоду-Фабия RS» не поставляют в Россию: комбинировать динамику с экономичностью в такой форме нам пока рано. А ведь идея сделать автомобиль со спортивным «запалом» вызывающе экономичным заслуживает внимания, не правда ли? □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SKODA FABIA RS

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	3960
ширина	1646
высота	1436
Снаряженная масса, кг	1245
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,5
Макс. скорость, км/ч	206
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:	
загородный цикл	4,5
городской цикл	7,4
Двигатель	**дизельный, с турбонаддувом**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	8
Рабочий объем, см³	1896
Мощность, кВт/л. с.	96/130
при об/мин	4000
Крутящий момент, Н·м	310
при об/мин	1900
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	М6
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	205/45R16

ВОЖАК

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ. ФОТО АВТОРА



Среди автомобилей, как, впрочем, у людей и животных, всегда выделяется лидер. В «львином семействе» «Пежо-407» им выступает модель с трехлитровым шестицилиндровым двигателем.

Конечно, автомобили-лидеры задают тон техническими решениями, качеством отделки, богатством оснащения. Правда, они не могут претендовать на верхнюю строчку в сводке продаж из-за высокой цены (например, на российском рынке трехлитровый «Пежо-407» стоит от 40 тыс. долларов), зато во всем другом не оставляют сородичам шансов.

ЛЬВИНОЕ СЕРДЦЕ

Основное отличие самого дорогого «407-го» – в двигателе: он наиболее мощный из устанавливаемых на автомобили концерна, включая представительский «Пежо-607». Так что трехлитровый седан четырехсотой серии получился самым быстрым из увенчанных львом на решетке радиатора. Вместе с тем, этот двигатель «Пежо» не является чем-то исключительным в мире моторов. Да, он выдает 211 л. с., совсем неплохо. Да, в сравнении с трехлитровыми двигателями предыдущего поколения у него прибавилось 3 кВт мощности и на 5 Н·м увеличился крутящий момент. Этого достигли благодаря улучшению управления фазами газораспределения и новому глушителю. Но, к примеру, двигатель БМВ того же объема развивает на 20 сил больше.

«Пежо-407 3,0» – самый быстрый и выразительный в новом семействе.

Обиднее другое. В сравнении с предшественницей, «Пежо-406», новая машина оказалась тяжелее на 150 кг и почти догнала модель следующего, более высокого класса – «Пежо-607». Закономерно, что новинка немного проигрывает «406-й» по показателям эластичности, уступая полсекунды при разгоне от 80 до 120 км/ч в режиме «драйв» (6 с против 5,5), и, что неприятнее, стала прожорливее. Среднее потребление топлива выросло до 12,5 л/100 км против 11,7 л у «406-й». Проблему сгладило, но окончательно не решило, использование суперсовременной шестиступенчатой коробки передач – «думающей», с последовательным включением, которой комплектуются все автомобили с двигателем 3,0 л. Замечу, что топ-версия «Пежо-406» оснащалась традиционным четырехступенчатым «автоматом».

Незначительное снижение динамических характеристик и экономичности «Пежо-407» вызвано дополнительной заботой о безопасности человека за рулем и его пассажиров. Это и специально спроектированная фронтальная зона деформации, и энергопоглощающие «сотовые» вставки в дверях, и дополнительные подушки безопасности, включая ту, что под рулевой колонкой – она предотвращает травмы коленных суставов водителя. Иными словами, конструкторы «Пежо» сделали машину заметно безопаснее в ущерб динамике. Но, конечно же, новый «Пежо-407 3,0» – са-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

PEUGEOT 407 V6 3.0

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4676
ширина	1811
высота	1445
Снаряженная масса, кг	1585
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,2
Макс. скорость, км/ч	235
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:	
загородный цикл	7,0
городской цикл	14,5
Двигатель	**бензиновый**
Расположение. число цилиндров	V6
Число клапанов	24
Рабочий объем, см³	2946
Мощность, кВт/л. с.	155/211
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	290
при об/мин	3750
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	А6
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	двойные рычаги
сзади	многорычажная
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем
Тормоза:	с гидроусилителем
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	215/55R17

мый быстрый и выразительный в новом семействе.

ПРИЛИЧЕСТВУЮЩИЕ МАНЕРЫ

Не только двигателем и коробкой отличается от своих собратьев наиболее дорогой из «407-х». К примеру, амортизаторы с изменяемыми характеристиками не встретишь на других версиях семейства. Как известно, «Пежо» сегодня единственная среди автомобильных компаний обеспечивает себя амортизаторами собственного изготовления. Амортизаторы для самой мощной «407-й» тоже плод конструкторов «Пежо».

Для сохранения наилучшей связи с дорогой амортизаторы имеют девять режимов жесткости и управляются каждый своим датчиком упругости. Таким образом, амортизатор подчиняется не только желаниям водителя, но и отслеживает обратную связь в зависимости от дорожного покрытия, изменений характера движения. Например, при езде по неровной дороге по прямой подвеска становится мягче – и наоборот, жестче на виражах и при перестро-





Кожаные сиденья и обивка руля в сочетании с алюминиевыми вставками придают спортивную нотку интерьеру.



Шестиступенчатый «автомат» – конструкторская удача «Пежо».

ении. Жесткость амортизаторов изменяется также с учетом скорости, ускорения при разгоне и торможении. Конечно, и сам водитель может добавить амортизаторам жесткости, перейдя в режим «спорт».

Еще одно интересное отличие самой продвинутой версии – гидроусилитель рулевого управления. Он изменяет усилие на рулевом колесе в зависимости от многих факторов: скорости движения, частоты вращения коленчатого вала, угла и скорости руления.

В арсенале топовой «407-й» и такие приятные для водителя мелочи, как автоматический корректор фар, подстраивающийся в зависимости от загрузки, и автоматически включающиеся при экстренном торможении огни аварийной сигнализации, и датчики падения давления в шинах, и указатель температуры масла на приборном щитке. С наступлением темноты самостоятельно включаются «габариты» и ближний свет, а стеклоочистители вступают в работу при первых каплях дождя. Этот автомобиль обучен хорошим манерам. Точнее, они заложены в нем, как говорят, от рождения. Но пора и самому убедиться в столь многочисленных достоинствах.

ИНСТИНКТЫ САМОСОХРАНЕНИЯ

Водительское место мало чем отличается от других машин этого семейства. Сидя в кожаном кресле, обращаешь внимание на селектор коробки передач с металлической накладкой и трехспицевый руль с алюминиевыми вставками.

Работа шестицилиндрового мотора сопровождается приятным звуком настроенного выхлопа. Тяговитость мотора впечатляет и провоцирует к разгону, плавность переключения передач не оставляет сомнения в отменной настройке трансмиссии. Странное дело: хотя предусмотрена функция последовательного переключения передач в ручном режиме, мне вовсе не захотелось нарушать гармонию и «мешать» «автомату» правильно работать. Весьма понравилось, как коробка реагировала на сброс газа – точно полноценная механическая трансмиссия. Но «интеллект» автомати-







Белые циферблаты и трехспицевый руль выдают «горячий» характер «407-го».

ческой коробки проявляется не только в этом. Она подстраивается под манеру вождения и при активном стиле сама переходит в спортивный режим, переключая передачи при достижении наибольших оборотов двигателя.

С трехлитровым мотором «Пежо-407» преобразился. От вальяжности менее мощных версий не осталось и следа: меньше крены в поворотах, четче траектория движения.

В отличие от сородичей, у топ-версии боковые стекла многослойные, поэтому внутри тихо и уютно. Но, наверное, не для спокойной размеренной езды покупают автомобиль с мощным мотором.

Между тем у каждого животного (и львы не исключение) развит инстинкт самосохранения. Царь зверей, с которым благодаря эмблеме ассоциируются автомобили «Пежо», например, избегает огня. А вот «горячий лев» из 407-го семейства, похоже, не боится «зажигать» на трассе и легко перешагивает рубеж 200 км/ч. Но конструкторы наделили и его «инстинктами» самосохранения: так, в сложной ситуации неотключаемая система ESP готова прийти на выручку водителю.

Однако «инстинкты» трехлитрового работают не столько на запреты и ограничения, сколько содействуют разумным желаниям водителя. Едешь быстро, перестраиваешься – добавляется жесткости в амортизаторах. Не спешишь – выбирается более «вальяжный» режим подвески. По тому же принципу действует и активное рулевое управление. Водитель летит по шоссе – чтобы не совершить ошибки, «электронный инстинкт» делает руль чуть-чуть менее податливым.

Вот и выходит, что 407-й «лев» с большим и мощным сердцем оказался в результате быстрее, маневреннее и, если хотите, «умнее» других сородичей. В стае таких выбирают вожаками. □

ИГРА В ЧЕТЫРЕ СТВОЛА

ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО АВТОРА И DAIMLER CHRYSLER

Пусть вас не смущает трехлучевая звезда на капоте. Этот родстер – не чистокровный «Мерседес». Скажем так: близкий родственник, в основе которого автомобиль SL-класса. Перед нами продукт «придворного» тюнингового ателье (AMG). То есть фирмы, дорабатывающей и улучшающей серийную технику при одобрении и непосредственном участии завода-изготовителя. Впрочем, гордое звание «тюнинговое ателье» в данном случае совсем не то, к чему привыкли мы. Альянс с «Мерседесом» подразумевает иные масштабы: штат около 600 сотрудников и объем выпуска около 20 000 автомобилей в год. Это, скорее, тюнинговый мини-завод, нежели привычные для нас мастерские. Лишь один параметр сразу оценят отечественные знатоки тюнинга – стоимость родстера от AMG почти в два раза выше, чем базовой модели. Так, заводская цена «Мерседеса-SL350» порядка 75 тысяч евро, а SL55 AMG обойдется покупателю минимум в 125 тысяч.

СПОРТ ИЛИ ФИТНЕС

Прежде чем оценить работу AMG, примем во внимание, что в данном случае улучшают не «ширпотреб», а столь дорогой и совершенный автомобиль, как «Мерседес». Мало того, пытаются сделать еще «горячее» родстер, уже на заводе получивший титул спортивной модели с приличествующими внешностью и начинкой.

Наверное, этим объясняется столь скромное вмешательство в дизайн автомобиля. От собратьев семейства SL тюнинговый «Мерседес» отличается эксклюзивными 18-дюймовыми колесами, иной формой порогов, надписью «V8 compressor» на передних крыльях, слегка измененными противотуманными фарами. А еще подкорректирована нижняя часть переднего бампера и увеличен воздухозаборник, в заднем бампере сделан характерный вырез, прикрытый сеточкой, да добавилось стволов в системе выпуска. Если недюжинные способности двигателя заводского «Мерседеса» демонстрируют два хромированных дула, то AMG щеголяет двумя сдвоенными.

Еще скромнее доработки интерьера: пластмассовый козырек комбинации приборов обтянут замшей, чтобы не



Внешний облик купе SL-класса претерпел незначительные изменения. Но все же AMG не перепутаешь со стандартным «Мерседесом».



Интерьер AMG выполнен в стиле хай-тэк. Особо выделяются алюминиевые вставки и светлая комбинация приборов.

Сравните с центральной консолью стандартного SL: роскошно, но не спортивно.



бликовал в ветровом стекле; сами циферблаты стали светлыми, получили серебристые окантовки и красные стрелки. Центральная консоль оформлена алюминиевыми вставками в стиле хай-тэк. Еще одно новшество ощущаешь не столько глазом, сколько телом: спортивные сиденья, обитые дорогой кожей. В целом, несмотря на спортивную направленность, AMG не потерял мерседесовской роскоши. Электрорегулировки всего и вся, климатическая установка, навигационная система, дорогой аудиокомплекс, автоматически укладывающаяся в багажник жесткая крыша и прочие фирменные символы достатка и комфорта остались при нем. Так за что платим?

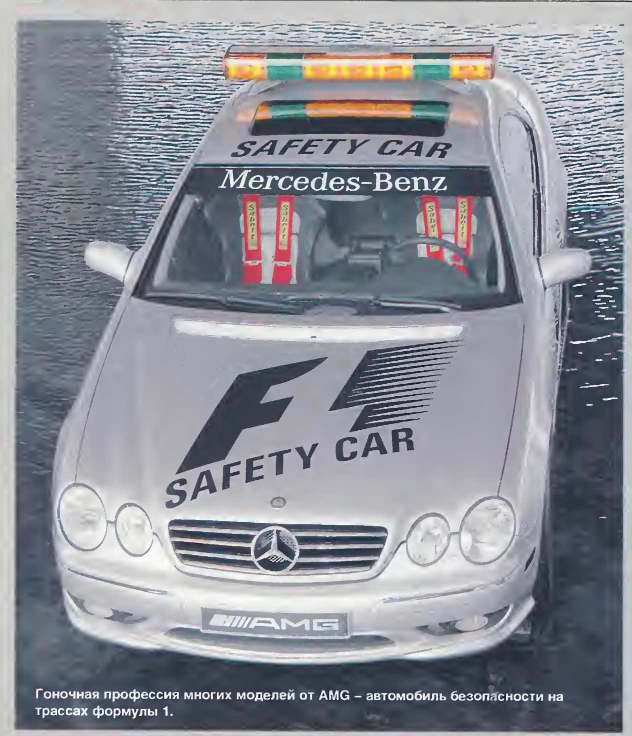
Конечно же, за начинку. Под капотом – доработанная AMG V-образная 5,5-литровая «восьмерка», оснащенная объемным нагнетателем с механическим приводом. Двигатель выдает 368 кВт/500 л. с. и максимальный крутящий момент 700 Н·м! С ним почти двухтонный родстер разгоняется до сотни за 4,7 секунды, а до 200 км/ч – всего за 16,1. Еще один достойный агрегат – автоматический пятиступенчатый адаптивный «автомат» AMG – Speedshift. Один из его режимов предусматривает ручное управление – кнопками на рулевом колесе, почти как в гоночных формулах.

Спортивный автомобиль с мерседесовскими корнями оборудован массой систем, облегчающих жизнь водителя. Здесь и тормоза с электрогидравлическим управлением (SBC), и электронная система стабилизации движения (ESP), и активная подвеска (ABC). В общем, о спартанском оснащении речь не идет. В данном случае спорт, наверное, стоит трактовать как необременительный фитнес в дополнение к комфорту и роскоши.

РАЗГОНЯЯСЬ ПОД БАС ГЛУШИТЕЛЕЙ

Критиковать эргономику «Мерседеса», пусть и доработанного AMG, – занятие неблагодарное. Диапазон регулировки сиденья и рулевого колеса необычайно широк и позволяет быстро найти удобную позу. Единственное, что как-то не вяжется с идеологией автомобиля для активного водителя – кожаная обивка сидений. Спинка и подушка вроде удобные, боковые поддержки плотно фиксируют тело, а все равно как-то скользко и не очень уютно.

Однако стоит пустить двигатель, как любые посторонние мысли исчезают. Ибо звук, который издает мотор от AMG, бесподобен даже на холостых оборотах. Если бы существовала номи-



Гоночная профессия многих моделей от AMG – автомобиль безопасности на трассах формулы 1.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MERCEDES-BENZ	SL55 AMG	SL500	SL600
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4535		4531
ширина		1827	
высота	1295	1298	1290
база		2560	
Радиус поворота, м		5,51	
Снаряженная масса, кг	1955		2025
Полная масса, кг	2200		2300
Время разгона 0-100 км/ч, с	4,7	6,2	4,7
Макс. скорость, км/ч		250	
Топливо		АИ-95	
запас топлива, л		80	
Расход топлива, л/100 км: смешанный цикл	13,5	12,1	14,4
Кузов		купе	
Кол-во дверей		2	
Число мест		2	
Объем багажника (VDA), л		317/235	
Двигатель		бензиновый	
	с наддувом	–	с турбонаддувом
Расположение, число цилиндров	V8	V8	V12
Число клапанов	24	24	36
Рабочий объем, см^3	5439	4966	5513
Мощность, кВт/л. с.	368/500	225/306	368/500
при об/мин	6100	5600	500
Крутящий момент, Н·м	700	460	800
при об/мин	2750–4000	2700–4200	1800–3500
Трансмиссия			
Привод		на задние колеса	
Коробка передач	A5	A7	A5
Ходовая часть			
Подвеска:		независимая	
спереди		четырехрычажная	
сзади		многорычажная	
Рулевое управление		реечное, с усилителем	
Тормоза		дисковые вентилируемые	
Размер шин:			
спереди	255/40R18	255/45R17	255/40R18
сзади	285/35R18	255/45R17	285/35R18
Системы		ABS, ESP, SBC, ABC	

нация «самый американский звук в европейском автомобиле», то ее, однозначно, получил бы AMG. Басовитый рокот тут же вызывает ассоциации с заокеанскими боевиками и легендарными пожирателями пространств – «мустангами», «корветами», «камаро» и «вайперами». А уж на ходу на малейшее движение педали акселератора AMG откликается резким ускорением с характерной озвучкой. Поначалу даже кажется, что рев слишком громкий и через некоторое время утомит. Но нет, поездив достаточно долго, понимаешь – еще буквально пара децибелов и было бы чересчур. А так – услада для уха, не вызывающая раздражения.

Естественно, свои возможности AMG охотнее всего демонстрирует на гладком немецком автобане. Именно там, двигаясь со скоростью 180 км/ч, можно легким нажатием педали выстрелить до 250, оставив другие машины далеко позади. Впрочем, и на извилистой горной дорожке, изобилующей «тещиными языками», AMG тоже неплох. Конечно, перебежки от одного «затыка» до другого, сопровождающиеся интенсивной рулежкой, не его стихия, но и с виражами он справляется достойно. А еще понравился алгоритм работы адаптивного «автомата». Приспособившись к манере водителя, он позволял проходить повороты, варьируя тягу на ведущих колесах, без опасения, что передача переключится в самый ответственный момент.

Конечно, и AMG можно покритиковать. Но все познается в сравнении. Короткая поездка на SL350 и SL600 расставила точки над i. Первый сразу после пересадки с AMG кажется откровенно вялым, а ведь у него 3,5-литровый мотор мощностью «всего» 245 л. с. Еще интереснее сравнение с «самим» «шестисотым». Его V-образный 12-цилиндровый двигатель развивает те же 500 л. с., что мотор AMG, но выдает больший крутящий момент. Цифры говорят, что разгон до сотни у обоих автомобилей одинаковый – 4,7 с. Зато по субъективным ощущениям SL55 AMG кажется более шустрым. В поворотах «шестисотый» тоже чуть-чуть уступает AMG. Он кажется чуть менее собранным и чуть более прямолинейным. Это следствие большего веса и иной развесовки: ведь двигатель V12 тяжелее, чем V8.

Итак, в семействе родстеров SL-класса AMG занимает особое положение. Он самый спортивный, насколько это возможно без потери комфорта и фирменных мерседесовских качеств. Кстати, многие модели AMG успешно принимают участие в Гран-при формулы 1... Правда, в качестве safety car, то есть автомобилей безопасности. Поверьте, такую честь оказывают далеко не каждому «Мерседесу», не говоря уж о других автомобилях. □

АТТЕСТАТ ЗРЕЛОСТИ

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ



Первый «Некар» построен на базе фургона MB100.

В этом году фирма «Даймлер-Крайслер» отметила десятилетие своего автомобиля на топливных элементах «Некар» (New Electric Car). По сути, он стал самым первым «электрическим водородомобилем», пригодным для практического применения: настоящее транспортное средство с выхлопом из безвредного водяного пара! Что ж, можно сказать, такие машины окончили среднюю школу и заслужили «аттестат зрелости». Правда, чтобы стать настоящими конкурентами традиционных автомобилей, предстоит еще получить «высшее образование», но повод подвести итоги уже есть.

Для начала – восстановим справедливость. На самом деле первый электромобиль с литий-хлорным топливным элементом фирмы «Юнион Карбайд» представили публике гораздо раньше – 28 октября 1966 года. Это был «Джи-Эм Электровэн», в котором четыре из шести мест съела энергетическая установка. Он даже развил приличную скорость 105 км/ч и мог катиться без дозаправки целых 200 км... Почему же мы ведем отсчет с «Некара»? Просто «Электровэн» был абсолютно непригоден для каких-либо поездок, кроме демонстрационных, ведь мощность его энергетической установки составляла всего 5 кВт. Да и жила она не более 1000 часов.

«Некар» же, хотя и его грузовой отсек целиком заняла 800-килограммовая энергоустановка, мог похвастаться вполне автомобильной мощностью – 50 кВт, так что водитель и пассажир не чувствовали себя в городском потоке париями.

ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

Сегодня по дорогам колесят «некары» с индексами 4а и 5. Они выполнены на базе «Мерседес-Бенца» А-класса, чья сэндвич-структура пола позволила спрятать топливные элементы под ногами пассажиров. Багажник версии 4а почти свободен: кроме сверхпрочного баллона, там осталось место для пары чемоданов. При этом запас хода составляет 450 км со скоростью до 140 км/ч. На «Некаре-5» баллонов с водородом нет вовсе. Взрывоопасный газ вырабатывает реформер прямо на борту из метанола, который заливают в штатный бак. Одной заправки хватает на 400 км. Мощность «электростанции» – 75 кВт, а максимальная скорость – 150 км/ч.

Что еще (и как) ездит сегодня на водороде? Ну, во-первых, «Гидроген-3» на базе «Опеля-Зафира». Такие мини-вэны попадаются на улицах Берлина, Токио, Вашингтона и еще бог знает где с самыми обычными местными номерами. Под сиденьями, которые пришлось немного приподнять, расположен криогенный бак с 68 л жидкого водорода: этого хватает на 400 км пробега. Мощность энергоустановки – 90 кВт, а при пиковой нагрузке – все 129 кВт! Скорость достигает 150 км/ч.

«Форд» снабдил топливными элементами свой «Фокус», добавив ему индекс FCV (Fuel Cell Vehicle), и запустил на дороги Калифорнии. Водород сжат

Так устроен автомобиль на топливных элементах «Опель-Гидроген-3»:

1 – компрессор кондиционера; 2 – тяговый электромотор; 3 – радиатор; 4 – насос охлаждения; 5 – насос рециркуляции; 6 – насос гидроусилителя руля; 7 – блок топливных элементов; 8 – воздушный фильтр; 9 – преобразователь постоянного тока;

10 – компрессор; 11 – преобразователь на 42 В; 12 – преобразователь на 12 В; 13 – аккумуляторная батарея; 14 – каталитический подогреватель; 15 – блок управления криогенным баком (только для версии на жидком водороде); 16 – электромеханический стояночный тормоз; 17 – бак/баллоны для водорода.

в баллоне до 250 атмосфер, что дает запас хода 160 км. Масса авто выросла до 1727 кг, так что 65 кВт могут разогнать такой «Фокус» лишь до 130 км/ч.

Не отстают и японцы. «Тойота FCHV-4» катается по родным дорогам и американским хайвэям, пробегая от заправки до заправки по 250 км (давление в баллонах побольше – 350 атм). Мощность силовой установки – 90 кВт. Есть уже и FCHV-5 с реформером, преобразующим в водород жидкое топливо. Подобные автомобили строят нынче и «Хонда», и даже… ВАЗ.

Поездить в этих, пусть и допущенных на улицы городов, но все же экспериментальных водородомобилях вам, уважаемый читатель, вряд ли удастся, а вот прокатиться на водородном автобусе – запросто! «Небусы» от «Даймлер-Крайслера» ходят по обычным городским маршрутам в десяти европейских государствах. На их крышах лежат 150-литровые баллоны со сжатым до 300 атм водородом, которого хватает на 250 км. По ходовым качествам автобусы ни в чем не уступают дизельным собратьям: спасибо 250 киловаттам мощности. Это, однако, еще не все – дополнительные 190 кВт зарезервирова-



«Гидроген-3» внешне вполне традиционен. Необычное – внутри. Вместо тахометра – киловаттметр (а), вместо рычага переключения передач – кнопки вперед-назад, паркинг, нейтраль (б), под капотом вместо мотора какая-то коробка (в).



«Водоробусы» «Цитаро» добрались уже до Пекина, вероятно, благодаря впечатляющей батарее баллонов на крыше.

ны для отопления, освещения и прочих вспомогательных нужд.

Кроме этих «водоробусов», пассажиров уже вовсю возят «Цитаро», MAH, «Неоплан-8008FC». Общественный транспорт переводить на водород выгоднее: автобусы намного дороже автомобилей, поэтому относительное увеличение их цены за счет установки топливных элементов не столь заметно.

АТМОСФЕРЫ ИЛИ ГРАДУСЫ?

Одна из главных проблем водородомобиля – хранение запаса топлива на борту. Ее можно решить, получая газ прямо на борту (из бензина, метана, метанола, метабората натрия и т. д.). Чтобы возить запас газа, надо сжимать его до сотен атмосфер либо охлаждать почти до абсолютного нуля, когда водород становится жидким. Все эти способы нынче активно проверяются на практике. Появление на части экземпляров «Гидрогена-3» баллонов, выдерживающих 700 (!) атм, позволило довести пробег до 400 км и тем самым уравнять его с возможностями криогенного варианта, где внутри не столь прочного бака-термоса царит стужа в –253°С.

Кстати, о морозе. Изначально у топливного элемента был совершенно непригодный для автомобиля температурный диапазон работы: он начинался от 0°С. Именно здесь в нынешнем году произошел прорыв: создан элемент, запускающийся при –20°С. В «Опеле-Гидроген-3» он выходит в этом случае на режим полной мощности всего за 30 с. Это уже что-то, по крайней мере для Европы, Америки и Японии.

ИСТИНА, РОДИВШАЯСЯ В СПОРЕ

Как всякая новая идея, автомобили с топливными элементами сразу обрели и сторонников, и противников. Аргументы первых просты и понятны: никаких выхлопов, шума, прямого расхода ископаемых ресурсов. Оппонентам, однако, тоже не откажешь в логике. Водорода (в свободном виде) или метанола на Земле нет. Их надо сначала получить, а для этого затратить море энергии. Значит, выхлопы и расход ресурсов просто переместятся на заводы по выработке водорода или спирта?

Точку в затянувшемся споре должно поставить исследование Well to wheel, проведенное по инициативе «Дженерал моторс». Для начала исследователи уточнили параметры современного ев-

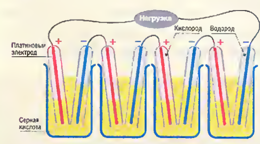


Водородные «спринтеры» развозят грузы по Исландии, не отравляя заповедный воздух острова.

ЧТО ВНУТРИ?

Первый топливный элемент соорудил на лабораторном столе в 1839 году английский физик сэр Уильям Роберт Гроув. Это просто ряд пробирок с впаянными в них платиновыми электродами. Открытой стороной пробирки были погружены в серную кислоту, а пространство над ней заполнял водород или кислород. Оказалось, что такая система дает электрический ток (очень слабый), причем количество газа постепенно уменьшалось. Вот как оценил в 1887-м перспективы нового источника тока Вильгельм Оствальд: «Только подумайте, как изменятся индустриальные районы! Ни дыма, ни сажи, ни паровых машин, никакого огня…»

Сегодня в водородомобилях используют в основном топливный элемент PEM (Proton Exchange Membrane) с протонообменной мембраной. Его реальный КПД достигает 60%, мощность – 250 кВт. Рабочая температура 0–80°С. Он похож на прототип сэра Гроува наличием платинового катализатора, а отличается электролитом: вместо серной кислоты используют полимерную мембрану, пропускающую лишь протоны. На аноде молекула водорода распадается на четыре протона и четыре электрона. Протоны проходят на катод через мембрану, а электроны попадают туда же через внешнюю цепь, совершая попутно полезную работу в нагрузке. На катоде все собираются вместе и соединяются с кислородом, образуя водяной пар. Одна ячейка дает напряжение чуть менее 1 В.



Удивительно, но такая батарея дает ток.



Самая последняя новинка: «Додж-Спринтер FC» на посылках у всемирной службы доставки UPC (а). Вроде бы, обычный фургон, но только не снизу (б).



Топливный элемент «Гидроген-3» совсем не похож ни на пробирки Гроува, ни на агрегат первого «Некара» (а). Он запускается даже при -20°С (б).



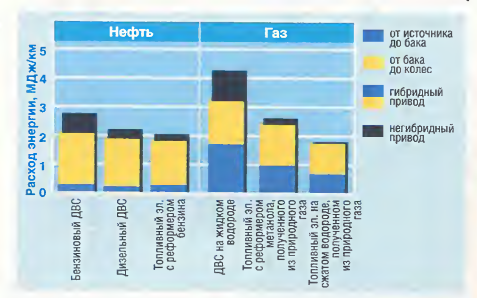
ропейского автомобиля. По их мнению, он должен:

- разгоняться до 100 км/ч за 12 с, а до 50 км/ч – за 4 с;
- разгоняться с 80 до 120 км/ч на высшей передаче за 15 с;
- обеспечивать ускорение 4,5 м/с^2;
- одолевать 30-процентный подъем;
- развивать 180 км/ч;
- проходить без дозаправки 650 км.

Отчет ученых, скрупулезно просчитавших всю энергетическую цепочку от добычи (синтеза) топлива до колес едущего автомобиля, занимает более 500 страниц, но суть наглядно представлена в одной-единственной диаграмме затрат, необходимых для преодоления 1 км. Некоторые решения, еще недавно считавшиеся перспективными (например, использование водорода, полученного электролизом или разложением спирта), оказались совершенно нерациональными. Общий же итог таков: максимум экономии – 15% – энергоресурсов дает водородомобиль, работающий на сжатом водороде, полученном «на стороне» из метана.

Теперь оценим сравнительный вклад в парниковый эффект, от которого, как считают, происходят все климатические катаклизмы. Здесь существенный выигрыш дают лишь машины, работающие на сжатом водороде, образовавшемся при перегонке древесины, или на жидком водороде, выделенном из воды за счет энергии ветра.

Наконец, вспомним, что себестоимость электрического водородомобиля сегодня раз в 10 выше, чем традиционного авто. Вывод: работы необходимо продолжать, но чтобы говорить о серийном производстве таких машин, придется подождать, пока они окончат высшую школу... а в ЗР выйдет статья, посвященная 20-летию «Некара». □



Суммарный расход энергии на километр пробега. Здесь показано, сколько мегаджоулей необходимо современному автомобилю для преодоления 1 км в смешанном европейском цикле. Синяя часть столбиков – энергозатраты, необходимые до момента заправки топлива в бак. Желтые – собственно для преодоления «мерного» километра в случае гибридного (то есть с рекуперацией энергии при торможении) привода. Наконец, черные столбики соответствуют обычному агрегату (с торможением за счет трения). Представлены и автомобили с двигателями внутреннего сгорания, работающими на водороде.

АНТЭЛ – автомобиль на топливных элементах разработки ВАЗ. Пока это только концепт-кар, но сам по себе факт – в России сделан «водородомобиль», и уже не первый – заслуживает внимания.





ТАКСИ ЗАКАЗЫВАЛИ?

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Как вы думаете, сколько лет официально существует такси: сто? Двести? Так вот – первые лицензии на извоз пассажиров начали выдавать в Великобритании в... 1639 году! Причем последний конный таксомотор сошел с линии только к окончанию Второй мировой войны. Если же говорить о моторизованных, то первенцем следует считать электромобиль «Берси». Несколько десятков таких машин разъезжали по улицам Лондона с конца XIX века. Шумные и малоэффективные электрокэбы уже спустя несколько лет спасовали перед зарождающимся классом бензиновых собратьев. Очень скоро прозорливые предприниматели смекнули, какой потенциал скрыт за автомобилем-извозчиком. И пошло-поехало: по обе стороны океана десятки фирм принялись изготавливать машины специально для такси: «Моррис», «Юник», «Чекер», «Рено», «Винчестер» и, конечно же, «Остин».

НА РОДИНЕ КЭБОВ

Практически с первых дней таксомоторы отличались от обычных легковушек. Например, «остины-FX3» сороковых годов были оборудованы гидравлическими домкратами для подъема передней или задней частей машины, что выручало водителя в случае нередких по тем временам поломок. На крыше устанавливали видимые издалека повторители указателей поворота; тогда же вошли в моду и световые табло, по которым таксомотор безошибочно опознавали в потоке.

Следующей модели FX4 было уготовано стать настоящей классикой и символом Лондона наряду с двухэтажным автобусом. «Черный Кэб» с характерным высоким кузовом позволял настоящим джентльменам входить в салон почти не нагибаясь и вольготно размещаться втроем на просторном сиденье. Причем для доставки шумных компаний были предусмотрены два дополнительных откидных места. Ради пущего комфорта пассажирские места оснащали отдельным отопителем и подсветкой, а работу водителя облегчали мощные гидравлические тормоза и рекордно малый по тем временам радиус поворота – 7,6 метра. Эта модель работала в такси почти 40 лет! Лишь в 1997 году ее господству пришел конец, когда на рынок вышла модель TX1 фирмы «Лондон таксиз интернэшнл» (LTI) – по сути, «римейк» классики.

TX1 сохранил не только классическую «осанку», но и архитектуру салона, который построен по традиционной английской схеме: водитель отделен от пассажира перегородкой, а багаж размещается рядом с ним. Впрочем, некоторые, еще недавно неоспоримые черты такси все же меняются в духе времени: на протяжении десятилетий кэбы в столице Великобритании окрашивали исключительно в черный цвет, а сегодня все чаще встречаются бордовые машины.



На колесах этой «Краун Виктории» колпаки с рекламой сети ресторанов мексиканской кухни. При вращении колеса колпак остается неподвижным. «Краун Виктория» работает в такси с 1978 года.

ИЗ ЖИЗНИ РОССИЙСКОГО ТАКСИ

- К 1912 году в Санкт-Петербурге и Москве насчитывалось 328 таксомоторов марки «Лаурин-Клемент» и 225 – НАГ, с 1925 года таксопарки пополнили больше сотни «рено-KG». В 1940-м в Москве работало три таксомоторных парка.
- Отличительная черта советских такси – зеленый огонек, просуществовавший до середины 80-х и вновь возрождающийся. А появился он в 1949 году. Примерно тогда же водителям выдали «униформу» – кожаные кепки с литерой «Т».
- К началу 90-х по Первопрестольной бегало около 17 000 «официальных» такси – это были «волги» ГАЗ-24, а позже и 31029. Сегодня в такси трудится ГАЗ-3110, но постепенно набирают обороты другие машины российской сборки – например, «Ситроен-Берлинго» и «Хёндэ-Акцент».



Таксометры в большинстве стран уже давно электронные и располагают их на самом видном месте.



Лондонское такси LTI TX1 вмещает до семи пассажиров, при этом средний расход топлива составляет 9,5 л.



Трудно придумать лучшую рекламу возвращению гонок формулы 1 в США: заезд «Ягуара-F1» с популярнейшим в течение четверти века такси «Чекер».



Год 1902-й: электротакси «Джи-Эм-Си – Модель 1» подано!

За традиционным обликом скрываются современные инженерные решения. Зависимые подвески уступили место независимым, а место под капотом занял дизельный двигатель «Ниссан» объемом 2,7 л и четырехступенчатый «автомат», а затем турбодизель «Форд» с системой «коммон рейл». Микроклиматом ведает кондиционер, а двери распахиваются на 90°, облегчая посадку.

ЧИСТЫЕ РУКИ

Если вам доведется побывать в Японии, то, поймав такси, не пытайтесь «ворваться» в салон – дверь открыть не удастся. Секрет в том, что японские кэбы оборудованы электрическими доводчиками обеих задних дверей, работающими по команде водителя! Трудно сказать, зачем такой «сервис» в относительно спокойной в криминальном плане стране, но факт остается фактом: выйти из машины не расплатившись вам не удастся, пока водитель опять-таки не нажмет кнопку. Любопытно, что именно в Японии появились такси, специально предназначенные для... слабого пола! Пока эксперимент проходит в префектуре Канагава близ Токио. Подтолкнули к нему результаты опроса, показавшего, что более 60% японок гораздо охотнее сели бы в машину с шофером-женщиной, особенно в позднее время.

Сам таксопарк Страны восходящего солнца на редкость разношерстен. Стандарта на окраску тоже не существует: можно встретить и черные, и сине-белые, и желтые, и красные авто. А вот водителя такси узнаете всегда – по белоснежным перчаткам...

ОПАСНАЯ РАБОТА

Высоченные небоскребы, широкие улицы и «дорожные крейсеры» – это самая автомобильная страна мира, Америка. В отличие от той же Японии, разнообразия моделей и цветов в такси здесь не увидишь. Практически все машины – это «форды-краун виктория» лимонного цвета. В Америке их зовут «желтыми кэбами». Заднюю дверь где-нибудь в Детройте вам никто распахивать не будет, как и удерживать в машине – себе дороже!

В 1967 году в США появились первые такси с пуленепробиваемым стеклом между водителем и задним диваном – пассажиры частенько попадались неспокойные... На «белые перчатки» тоже рассчитывать не приходится: в основном в такси идут иммигранты, причем более половины желающих – выходцы из Индии, Пакистана и Бангладеш.

Этот вид транспорта чрезвычайно популярен в мегаполисах, поскольку на парковке личного авто недолго и разориться. Больше всех в США за такси платят жители Сан-Франциско: поездка на 2,8 мили продолжительностью 4 минуты 45 секунд обходится им в 10,8 доллара, тогда как в Нью-Йорке аналогичное путешествие съедает 6,8 доллара. И не забудьте про чаевые!

С технической точки зрения «краун виктории» в желтой раскраске мало чем отличаются от серийных собратьев. Те же неубиваемые подвески, те же бензиновые двигатели объемом 4,6 л и мощностью 242 л. с., автоматические трансмиссии стойко выдерживают среднестатистический годовой пробег в 64 000 миль. Исключение составляет электронная начинка машины. Времена, когда шиком считалась радиосвязь между машиной и «базой», давно канули в Лету. В Сан-Франциско уже несколько десятков машин оборудованы



Многие европейские и американские такси приспособлены для перевозки инвалидов.



Типичная картина на улицах немецких городов: извозчиками здесь работают «мерседесы» Е-, А- и S-класса.



Барселона, год 2004-й. Такими велотакси охотно пользуются туристы – на радость защитникам окружающей среды.

мониторами с доступом в Интернет. Так что время поездки можно скоротать за проверкой почтового ящика или чтением финансовых новостей.

Для Америки, как ни для какой другой страны, актуальна система глобального позиционирования – GPS, в корне меняющая понятие о безопасности. Подобно кассиру в банке, водитель может в любой момент поднять тревогу, нажав потайную кнопку в машине или на брелоке в кармане. В следующие секунды местоположение автомобиля будет запеленговано и на подмогу отправится наряд полиции. Подобными системами оснащают такси и в Европе. Но здесь упор сделан на вызов службы спасения в случае аварии. Система TELE-AID вручную или автоматически посылает сигнал на ближайший форпост спасателей.

С СОЛЯРКОЙ В КРОВИ

В Германии традиционная марка такси – «Мерседес», который оккупировал 75% рынка: почти 40 000 немецких таксомоторов носят трехлучевую звезду. Ганс Мейснер, президент Федеральной ассоциации пассажирского транспорта, объясняет это просто: «Мерседес-Бенц» при перепродаже теряет в цене на 15–20% меньше, чем авто других марок». Как выгодно продать машину, немцы думают еще при покупке. Поэтому многие приобретают такси не традиционного желтого, а, например, белого цвета. Затем увешивают его наклейками с шашечками, которые с «отставного» авто элементарно отдираются, и перед вами обычный белый седан, например, Е-класса...

Именно Е-класс пользуется особой популярностью у таксопарков. Зачастую машина простаивает лишь пару часов в сутки – водители работают в три смены, наматывая до 70 000 км в год. В Старом Свете таксомоторами работают дизельные машины, что вполне понятно, учитывая цены на топливо. Возможно, E200 CDI со 116-сильным мотором и не самый быстрый из «мерседесов», но для такси гораздо важнее расход – 6,2 л солярки на 100 км.

Производители стараются привлечь таксопарки самыми разными способами: например, интервал между ТО увеличивают до 30 и более тысяч километров; дают четырехлетнюю полную гарантию с даты регистрации; обеспечивают доставкой нужной запчасти 24 часа в сутки 7 дней в неделю. Наконец, это может звучать фантастически, но с 1998 года «Мерседес» декларирует гарантированный срок службы узлов и кузова при правильной эксплуатации машины и должном обслуживании... 30 лет!

Все чаще речь заходит о переводе извозчиков на альтернативные виды топлива. В Лондоне работает гибридный дизель-электрический кэб совместного производства «Лондон таксис интернэшнл» и «Ажур дайнамикс корпорейшн». По сравнению с традиционной ее силовая установка экономит 35% топлива и снижает вредные выхлопы на 90%. По обе стороны океана все большее число машин переводят на сжиженный газ.

Каким же будет такси через 5–10 лет? Попытку ответа на этот вопрос материализовала в концептуальной разработке «Кэб 2010» лондонская фирма «Рэйдио таксиз». Помимо спутниковой навигации, выдающей информацию о дорожных заторах, электроника позволяет пассажиру связаться с банком и оплатить счет за поездку, приложив палец к сканеру. Водитель сможет глотнуть чаю, не отрываясь от дороги – для этого предусмотрен «поильный» аппарат; бока машины украшают электронные рекламные щиты, а логотип такси на крыше – голографический. Фантастика? Кто знает, кто знает... □

ПОДАРОК С СЕВЕРА

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ.
ФОТО АВТОРА И ФИРМЫ «НОКИАН»

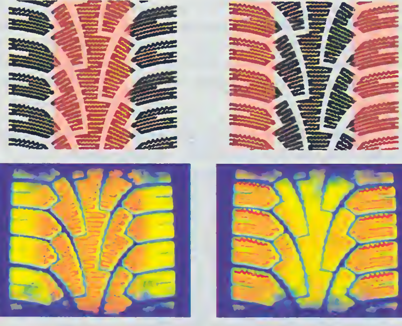
Зимние шины «Нокиан» давно стали своего рода гарантией уверенной, надежной и безопасной езды. Эдаким эталоном, чьи качества особенно хорошо выражены на скользких покрытиях. Конечно, не дремлют и конкуренты, весьма поднаторевшие в зимних технологиях, однако и северные шины неустанно совершенствуются.

К грядущему сезону финны подготовили нешипованную «Нокиан-Хаккапелита RSi», призванную заменить хорошо известную у нас «Хаккапелиту Q». Да, да, ту самую «кушку», что заслужила немало хвалебных отзывов на зимних покрытиях, но, увы, подвергавшуюся справедливой критике при езде по асфальту. Что и послужило толчком к созданию новой покрышки. Разработчики признают: действительно, проблемы были, и не только с управляемостью на мокром асфальте. Они дипломатично упоминают о ложных срабатываниях противобуксовочных систем при интенсивном разгоне. Оказалось, электроника воспринимала крутильную податливость мягкой резины как нечто более серьезное. Но ведь легко понять, что и ABS, работающая по тому же принципу, «обманывалась» в схожей ситуации, пугая водителей слишком ранним «дриблингом» на педали тормоза. А это уже куда большие претензии к автомобилю!

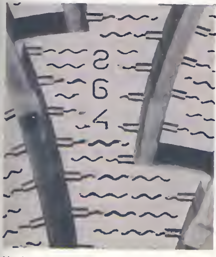
«Хаккапелита RSi» создана с учетом особенностей всевозможных электронных систем. Ее аббревиатура расшифровывается следующим образом: R – индекс скорости (170 км/ч), S – новые технологии (добавки на основе кремния + рапсовое масло), i – сокращение от слова «лед» – любимого покрытия новой шины. Как и предшественница, RSi ориентирована прежде всего на климатические условия северных стран, включая Россию. Создатели



На первый взгляд «Нокиан Хаккапелита RSi» очень похожа на еще одну финскую покрышку «Хаккапелита 4».



Распределение давления в пятне контакта. Слева разгон – здесь основная нагрузка приходится на среднюю часть протектора. Справа – торможение, когда наиболее загружены плечевые блоки.



Цифры на средней части протектора помогают контролировать его остаточную глубину.



смело прочат ей лавры самой безопасной шины среди конкурентов. Сохранив и даже увеличив традиционную цепкость покрышки на льду и снегу, разработчикам удалось значительно улучшить надежность поведения на асфальте. Как они уверяют, это достигнуто благодаря жесткой центральной части протектора. Остальное возложено на его «зубастый» рисунок и комбинации ламелей, площадь которых, например, в плечевой зоне увеличена более чем на 40% в сравнении с предыдущей моделью. Немало пришлось потрудиться над правильным соотношением боковых и продольных сцепных свойств, чтобы шина работала более предсказуемо. Добавим к этому общее снижение уровня шума, сопротивления качению – и получим весьма неординарный продукт, с которым удалось познакомиться прошлой зимой.

Новая шина стала жестче – это чувствуется сразу, автомобиль ощутимо потряхивает на мелких неровностях. Что ж, некоторое ухудшение комфорта было вполне ожидаемо. Жаль, что этим ярким морозным днем на Дмитровском полигоне не удалось найти чистого асфальта, чтобы почувствовать обещанный прогресс в управляемости. Хотя многое заметно даже на снегу – реакции машины стали подчеркнуто точными, целенаправленными. Качнул автомобиль из стороны в сторону – он без запинки отработал упражнение, продемонстрировав неплохие способности противостоять скольжениям. А если побыстрее? И вновь все очень прогнозируемо. От заезда к заезду RSi с завидным постоянством позволяют легко управлять проскальзываниями передней и задней осей, эффективно разгоняться или оттормаживаться. При умозрительном сравнении с той же «Хаккапелитой Q» чувствуешь, что поведение автомобиля стало резче, импульсивнее. Однако «бойцовские» качества помогают лучше чувствовать машину.

В России новинка появится нынешней осенью в широкой гамме размерностей. Правда, цены на фоне восторженных впечатлений от шины – как ушат холодной воды. Точнее, ледяной: «Нокиан Хаккапелита RSi» в самых массовых размерностях (13–15 дюймов) будет стоить от 3377 до 5000 руб.! Согласитесь, недешевый подарок с родины Санта Клауса. □



ОФИЦЕР ЗАПАСА

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН. ФОТО: ОАО «ГАЗ»

Возродить гамму легких полноприводных внедорожников на ГАЗе мечтали давно. Но лишь спустя почти три десятилетия после переименования легендарного ГАЗ-69 в УАЗ в Нижнем Новгороде построили первые прототипы вездеходов ГАЗ-2308 «Атаман». Машина, разработанная в 1995 году, должна была дополнить производственную программу завода «снизу» – в нише техники грузоподъемностью 800–1000 кг. Тогда дальше пилотной партии дело не пошло.

Главным результатом этой работы стало рождение концепции трансформируемой универсальной платформы. Она предусматривала сварную лонжеронную раму, полноприводную трансмиссию с постоянным приводом, межосевой блокируемый дифференциал, раздаточную коробку с понижающей передачей, прочные мосты на продольных кованых рычагах, пружинную подвеску, компактный ступичный узел с дисковым тормозом и ШРУСом спереди и унифицированный с «Соболем» тормозной механизм сзади. Позже сюда добавили компактную раздаточную коробку с планетарным редуктором и многорядной бесшумной цепью Морзе.

На этой платформе довольно легко варьировать компоновочные и технические параметры автомобиля. На ГАЗе такой любопытный проект реализовали в 2000 году. Тогда всего за пять месяцев разработали и изготовили прототип джипа «Комбат». На МИМС-2000 он пользовался неизменным успехом у посетителей.

В том же году на ОАО «ГАЗ» началась крупная реорганизация. Ряд направлений, в том числе и по тематике «Атаман», увы, свернули. Но вскоре проект вновь оказался востребован.

«Комбат» образца 2004 года внешне напоминает до сих пор любимый в народе «газик» ГАЗ-69. Самая стилистически близкая версия – с открытым двухдверным кузовом и съемным тентом. Кроме нее существуют вариант с жестким пластиковым верхом и цельнометаллическим трехдверным кузовом.

Но в отличие от славного предка, «Комбат» – вполне современный быстроходный и комфортабельный автомобиль. Судите сами: просторный трансформируемый пятиместный салон, уютный и элегантный интерьер, энергоемкая ходовая часть на мощной раме – залог прочности и долговечности машины. Длинноходные подвески колес вкупе с постоянным полным приводом придают уверенности на бездорожье, а рулевое управление с гидроусилителем и мощные тормозные механизмы гарантируют высокую активную безопасность.

Семейство двигателей пока не сформировано, но, помимо бензиновых и дизельных «четверок», предусмотрена установка более мощных пяти- и шестицилиндровых моторов. Объединенная с КП раздаточная коробка имеет понижающую передачу, межосевой дифференциал и устройство его блокировки. Благодаря уже упомянутой приводной цепи сложный многовальный агрегат на ходу меньше шумит и почти не вибрирует.

По желанию покупателя вездеход будут оснащать электролебедкой, буксирным устройством для прицепа, аудиосистемой, кондиционером и т. д. Правда, пока подобные заказы завод не принимает – ведь автомобиль только предстоит освоить в производстве. Будем надеяться, обещанного придется ждать меньше трех лет. □


Семейство базируется на универсальной трансформируемой платформе.


Интерьер ничем не напоминает «козлика» ГАЗ-69.

УСТУПИ ДОРОГУ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Этим «Олдсмобилем-Алеро» весной 2004 года закончилась история старейшей в Америке автомобильной марки.

Старый друг лучше новых двух. Но порой не успеешь привыкнуть к новой модели, а уже приходит следующая. Нынешний год отмечен серьезными изменениями в автомобильном мире. Ушли не только некоторые популярные модели, но даже знаменитые некогда марки.

Пожалуй, в номинации «самая масштабная потеря 2004 года» с большим отрывом лидирует Северная Америка. Прожив более ста богатых событиями лет, мир покинула одна из старейших в США марок «Олдсмобил». В свое время объем производства у нее превышал миллион экземпляров в год, а такие модели, как «4-4-2» образца 1964 года, становились пределом мечтаний для поклонников мощных купе. Еще в 80-е «Олдс» стоял на ногах вполне уверенно. Но с годами аудитория приверженцев марки старела, отталкивая новых покупателей. Пассивная маркетинговая политика 90-х привела к почти пятикратному падению производства. Попытки «клонировать» близнецов на базе моделей других подраз-



Для российских автомобилистов начала 90-х «девяносто девятая» стала символом жизненного успеха.



«Форд-Фокус» первого поколения некогда открыл «новые грани» в автомобильном дизайне.



Извечный конкурент родоначальника гольф-класса – «Опель-Астра» уходит... чтобы возродиться в России под именем «Вива».



Америка постепенно пересаживается на компактные модели. Предыдущий А-класс в Штатах предлагать не рисковали.

делений «Дженерал моторс» успеха не имели. Последней надеждой «зацепиться» стал вседорожник с амбициозным именем «Бравада». Потерпев фиаско, «Олдсмобил» капитулировал.

Это не единственное имя в списке неудачников, будущее которых призрачно. В США похожая участь может ожидать «Плимут» и «Меркьюри», которым никак не удается вписаться в реалии XXI века, диктуемые глобализацией.

Так, купив в 2002 году контрольный пакет акций «Дэу», концерн «Дженерал моторс» решил не выпускать под этим именем автомобили в Европе. В США и Китае модели корейской фирмы уже выходят под маркой «Шевроле». Трудно сказать, что подвигло «Джи-Эм» на столь смелый шаг. Ведь если сегодня с именем «Шеви» ассоциируются такие легенды, как спортивный «Корвет» или вседорожник «Тахо», то вот-вот к ним присоединятся

«Мустангу» образца 1998 года рестайлинг популярности не добавил. На смену пришло поколение-2004.



«ФИАТ-Мультипла» противостоял нападкам на необычную внешность целых пять лет и лишь в этом году претерпел «пластическую операцию».

недорогие «Матиз» и «Лацетти». Тем не менее решение принято. Остается надеяться, что не во вред ни той ни другой стороне... Что касается завода в Узбекистане, то он, возможно, останется последним оплотом автомобильной марки «Дэу» за пределами Кореи.

Рождение новой модели в России – всегда событие. Но порой больше шума делает уход предшественницы. Вспомните, какой резонанс вызвали отставки ВАЗ-2108 и «Нивы» ВАЗ-21214! Продавцы не успевали переписывать ценники! В этом году ушел с конвейера ВАЗа последний из переднеприводных могикан: вслед за «восьмеркой» и «девяткой» на пенсию отправили ВАЗ-21099, расчищая сборочные площади «Самаре-2». В рамках этого проекта станут делать и трехдверный хэтчбек ВАЗ-2113 взамен ВАЗ-2108.

Всемирный бестселлер – «Форд-Фокус» первого поколения в этом году тоже снимут с производства. Модель, которую собирают в Германии и Испании, заменят на новую: ее дебют состоялся в Париже. Эта машина приобретет и российскую прописку: ее освоят на заводе во Всеволожске к маю 2005-го (см. интервью с президентом «Форд мотор компани» в России Хенриком Нензеном в этом номере).

Более оригинальную с точки зрения маркетинга позицию заняла «Шкода» в отношении семейства «Октавия». Представив совсем новую модель, фирма тем не менее объявила: старая машина остается, причем на главном конвейере! Говорят, спрос на первую «Октавию» в Европе по-прежнему высок, несмотря на возраст.

Но там, где расплачиваются долларами, спрос на европейские машины, особенно шикарные, неуклонно падает. И вот «Даймлер-Крайслер» принимает решение начать продажи в США «Мерседес-Бенца» А-класса. Чтобы выдержать конкуренцию – прежде всего, с упорными японцами, – нужно предложить больше автомобиля за один доллар. Естественный отбор приводит к появлению таких красавцев, как «Форд-Мустанг» 2005 модельного года, который можно купить даже дешевле предыдущей модели.

А на корейском рынке продолжается бурный рост. За какие-то десять лет здесь произошли разительные перемены: местные фирмы переросли устаревшие, маловыразительные модели и энергично осваивают все классы и сегменты. Из свежих примеров стоит назвать эффектную «Сонату» и «КИА-Спортидж», резко отличающиеся от примелькавшихся предшественников.

Читая пресс-релизы о последних новинках, иногда думаешь: более совершенной техники и дизайна уже не придумать. Но проходит немного времени – и снова перед нами амбициозные новички. Старые друзья, конечно, остаются. Правда, чаще в памяти, чем на конвейере. □

«Соната» номер шесть стала вехой в завоевании новых покупателей для корейской «Хёндэ».

МЕЧТЫ ЭКСТРЕМИСТА

МАКСИМ САЧКОВ

Перебирая в памяти эксклюзивные марки, в числе первых называют «Феррари», «Мазерати», «Ламборгини». Неподражаемый дизайн, оригинальные технические решения, завидные динамические характеристики, штучное производство – вот что стоит за громкими именами. Мы решили обратиться к еще более редким...

«Бугатти-ЕВ 16.4 Вейрон» – самый мощный из серийных автомобилей. Легендарную марку воскресил концерн «Фольксваген» – в 2001-м на выставке во Франкфурте представили прототип, а с этого года, наконец, начали производство. Соперник «Бугатти» – малоизвестное купе «Зонда» итальянской фирмы «Пагани». Этот суперкар дебютировал в 1999 году, а в 2003-м получил двигатель большего объема и мощности.

ДОРОГАЯ ОБЕРТКА

Новый «Бугатти», по словам создателей, – мост между прошлым и будущим. Перед командой Хармита Варкуса из «Центра превосходного дизайна» (Center of Excellence Design) концерна «Фольксваген» стояла цель сделать автомобиль в духе фирменных традиций, но ультрасовременный по дизайну и техническому уровню. Уже в первых набросках угадывался спорткар с неповторимыми динамичными формами. Из прошлого новый «Бугатти» взял классическую двухцветную раскраску и традиционную форму радиаторной решетки. Короткие передний и задний свесы, длинная база и скругленные линии, панели за боковыми стеклами, визуально удлиняющие машину, воздухозаборники, выступающие над крышей, – все это подчеркивает мощь и элегантность. Из истории пришло и имя – в 30-е годы прошлого века Пьер Вейрон одержал на спортивных «бугатти» серию красивых побед.

Чуть более десятилетия назад дизайнер Горацио Пагани открыл фирму «Модена Дизайн», намереваясь разрабатывать спортивные прототипы. В 1992 году итальянец задумал проект автомобиля, который хотел назвать «Фанхио» – в честь пятикратного чемпиона формулы 1. Однако после смерти великого аргентинца новорожденную окрестили «Зондой» – ветром, дующим с Анд. Конечно, по сравнению со спецами «Фольксвагена» возможностей да и опыта у молодой фирмы «Пагани» немного. Зато ничто не сковывает дизайнерскую фантазию. Поэтому «Зонда» получилась привлекательной и не похожей ни на один автомобиль. Оригинальные формы, своеобразная светотехника, непривычно высоко расположенные зеркала, напоминающие маленькие рожки. Одна выпускная система чего стоит! Четыре трубы собраны сзади в круглом сопле, похожем на деталь космического корабля.

В интерьере «Бугатти» дизайнерам удалось совместить два, на первый взгляд, противоположных стиля – аскетизм спорткара с элегантностью и удобством лимузина. Оттенок тонкой кожи алькантара подбирают под цвет кузова. Панель приборов сделана в духе прошлого: перед глазами водителя – большой круглый спидометр, справа и слева от которого еще по паре круглых циферблатов. Не перегруженная кнопками и дисплеями центральная консоль также напоминает о довоенных «бугатти»: сюда вынесены часы и (дань современности!) управление аудиосистемой класса хай-энд и климатом. Кстати, о музыке. При разработке автомобиля специально обратились к фирме «Дитер Бурместер»





PAGANI ZONDA S 7.3

(Dieter Burmester), которая тщательно подобрала нужную аппаратуру и оптимальное расположение динамиков.

Интерьеру «Зонды» тоже не занимать шика и блеска – дорогая кожа, полированный алюминий, изящный дизайн. Однако в ее салоне больше от гоночного автомобиля, чем от представительского лимузина, – спортивный руль, напольные педали, характерные тумблеры, профилированные сиденья. Последние сделаны из легкого углепластикового волокна и обшиты дорогой кожей – нубуком, а на подголовниках красуется эмблема «Пагани». Из углепластика и другие элементы – например, основные детали приборной панели, напоминающей по форме глазное веко, центральная консоль, обивки дверей.

ВКУСНАЯ НАЧИНКА

Основные детали кузова «Бугатти-EB 16.4» – из углепластика, усиленного алюминиевыми пластинами. Автомобиль получился не только легким, но и безопасным – виртуальные и реальные крэш-тесты доказали, что панели и силовая структура эффективно поглощают энергию при ударе. Для изготовления шасси тоже применяют углепластик и другие легкие материалы. Например, многие элементы подвески из кованого алюминия, ступицы колес – из нержавеющей стали, тормозные диски (к слову, замедление здесь близко к тому, что испытывают пилоты формулы 1) – из керамики.

В основании кузова «Пагани» пространственная рама из хромомолибденовой стали, а для наружных деталей использовали углепластик. Дорогие и технологичные материалы позволили сделать кузов не только легким, но и жестким. Даже у родстера жесткость на кручение превышает 18 000 Н·м/град, что считается хорошим показателем для закрытых машин, а у «Зонды»-купе этот параметр еще выше.

Известно, что огрехи в аэродинамике дают о себе знать уже на скорости около 100 км/ч – а когда стрелка спидометра переваливает за 300? В аэродинамических трубах продували как уменьшенные копии машин, так и полноразмерные образцы. Перед специалистами стояли две основные задачи: свести к минимуму коэффициент лобового сопротивления и заставить обдувающий машину ветер работать на устойчивость и управляемость.

Особое внимание конструкторы обеих фирм уделили движению воздуха под автомобилем. Днище посередине сделали плоским для беспрепятственного прохождения потока, а ближе к корме разместили диффузоры, создающие разрежение и увеличивающие тем самым прижимную силу. Такой способ укрощения воздуха, называемый граунд-эффектом, впервые опробовали на машинах формулы 1 более трех десятилетий назад. Теперь их опыт постепенно перенимают и создатели серийных машин. «Эффект земли» приносит хорошие плоды: суммарная прижимная сила на «Зонде» при скорости 300 км/ч составляет 500 кг.

Задние части «Пагани» и «Бугатти» дополнительно нагружают аэродинамические элементы, расположенные на кузове, а впереди основным распределителем потоков служит бампер. Специалисты потратили немало времени, корректируя форму детали, чтобы получить необходимую прижимную силу на передней оси и добиться нейтральной поворачиваемости.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	BUGATTI EB 16.4 VEYRON	PAGANI ZONDA S 7.3
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4465	4395
ширина	2000	2055
высота	1205	1151
база	2700	2730
колея спереди	1725	1675
сзади	1630	1660
Снаряженная масса, кг	1550	1280
Время разгона 0-100 км/ч, с	меньше 3	3,7
Макс. скорость, км/ч	406	340
Кузов		
Количество дверей	2	2
Число мест	2	2
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	W16	V12
Число клапанов	64	48
Рабочий объем, см³	7993	7291
Мощность, кВт/л. с.	736/1001	408/555
при об/мин	6000	5900
Крутящий момент, Н·м	1250	750
при об/мин	2200–5500	4050
Трансмиссия		
Привод	на все колеса	на задние колеса
Коробка передач	A7	M6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди/сзади	независимая двойные треугольные рычаги со стабилизаторами	
Размер шин:		
спереди	255x500A	255/35R19
сзади	355x540A	345/30R19

На ступице руля инициалы Этторе Бугатти – фирменный знак марки.

С ОДНОЙ И ДВУМЯ V

Разумеется, моторы у наших бойцов под стать всему остальному. Под капотом «Пагани» двигатель «Мерседес-Бенц», доработанный фирмой AMG. V-образный 12-цилиндровый алюминиевый агрегат претендует на звание одного из самых больших по объему и мощных среди легковых моторов. Для снижения массы шатунно-поршневой группы и дополнительной надежности AMG применила шатуны из титана. Кроме того, специально для «Зонды» фирма разработала оригинальный впускной коллектор.

Но блеск двигателя «Пагани» меркнет рядом с агрегатом «Бугатти» – творением мотористов концерна «Фольксваген». Восьмилитровый 16-цилиндровый – пока единственный из серийных легковых моторов развивает свыше 1000 л. с. Добиваясь компактности и жесткости, соединили две узкие V-образные «восьмерки» под углом 90°. Воздух (его охлаждают два интеркулера, расположенные над двигателем) нагнетают в цилиндры четыре турбокомпрессора. Кроме них, получить столь высокие показатели помогает непосредственный впрыск топлива FSI и регулируемые фазы. Мотором управляет электронная система высокого быстродействия; на каждой «восьмерке» установлены независимые друг от друга процессоры, которыми командует центральный блок.

По компоновке «Пагани» и «Бугатти» близки: для лучшей развесовки двигатели установлены в базе перед зад-



У «Бугатти» положением заднего спойлера управляет электроника.



Тысяча и одна «лошадка», зажатые в 16 цилиндрах, позволяют «Бугатти» разменивать первую сотню менее чем за три секунды, а отметку в 300 км/ч стрелка спидометра пересекает примерно через 14 с.

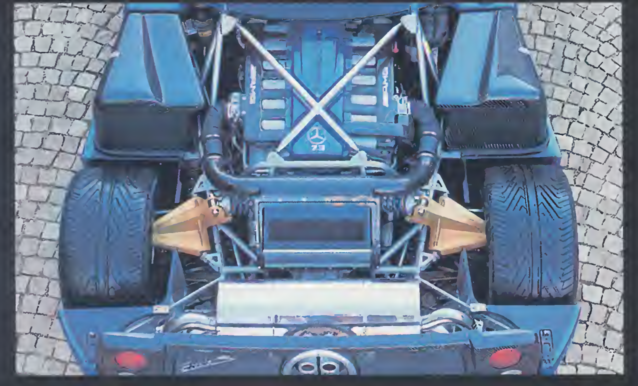
В интерьере «Зонды» есть элементы в аэрокосмическом стиле – например, воздуховоды напоминают сопла турбины.

ней осью. У «Зонды» внушительный крутящий момент от мотора передается назад через двухдисковое сцепление и шестиступенчатую коробку. Реализовать мощь двигателя помогают самоблокирующийся дифференциал и электронная противобуксовочная система. Кстати, конструкторы задумывались и о полноприводном варианте «Зонды», но пока эта идея реализована только на бумаге.

«Бугатти» оснастили постоянным полным приводом. Задний редуктор прикреплен к двигателю – таким образом удалось сделать конструкцию не только компактнее, но и жестче. Момент к передней и задней осям идет через семиступенчатую коробку с последовательным переключением, разработанную специально для новой модели и схожую с агрегатами формулы 1. Передачи можно переключать вручную или доверить это электронике, которая ухитряется перескочить с одной ступеньки на другую всего за 0,2 с.



Дополнительную прижимную силу на задней оси «Зонды» создают два аэродинамических элемента.



Двигатель «Мерседес-Бенц М120 AMG» для лучшей шумо- и виброизоляции смонтирован на 25-килограммовом подрамнике.

Вряд ли кому-то из нас доведется опробовать эти шедевры конструкторской и дизайнерской мысли в действии. Изделия эти штучные, а цена напоминает номер телефона. Не исключено, однако, что некоторые технические изыски эксклюзивных машин завтра появятся на более массовых. Не верите? Но ведь «бугатти» конца 1930-х, поражавшие современников, сегодня отнюдь не кажутся инженерным откровением... ■

ЛОБОВАЯ АТАКА

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ, ГЕОРГИЙ САДКОВ, КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

БОЛЬШОЙ – ЗНАЧИТ БЕЗОПАСНЫЙ?

Один знакомый, присматривая машину для жены, остановил выбор не на симпатичном малыше «Пежо-206», не на популярном компакте «Форд-Фокус», а на здоровенном подержанном «Вольво-940»: «Этот танк в полтора раза тяжелее – пока он будет морщить свой двухметровый нос, у других уже мотор в салоне вылезет!»

Что тут возразишь? В теории все так, законы физики никто не отменял – два столкнувшихся автомобиля двигаются туда, куда до удара двигался более тяжелый. Он лишь замедлился, в то время как легкий остановился и затем пошел назад. Соответственно и перегрузки будут различными, точнее, обратно пропорциональными массе. С зоной деформации тоже все понятно – чем она больше, тем ниже перегрузки, здесь тоже справедлива обратная пропорция. При соударении длинный моторный отсек спасает пассажиров в обоих автомобилях: зоны деформации суммируются. Словом, в большой тяжелой машине есть реальный шанс остаться в живых, «вписавшись» в максимально допустимую перегрузку для головы 88 g – это соответствует удару силой примерно полтонны! Если повезет, уложитесь в границы «зеленой зоны» – 72 g.

Однако в крэш-тестах, предписанных и отечественными, и европейскими правилами, влияние массы автомобиля не учитывается – удары проводят в здоровенный бетонный куб, массой не менее 70 т. Любая машина при этом замедляется до нулевой скорости – ни больше ни меньше. То, что на кубе установлено деформируемое препятствие (блок с сотовым наполнителем), дела не меняет – оно имитирует другой, но все-таки закрепленный неподвижно автомобиль.

В жизни «противников» не выбирают – в лоб «Жигулям» могут вылететь и «Ока», и «Мерседес», и КамАЗ. Насколько различаются шансы их пассажиров? И как практика согласуется с теорией? Чтобы ответить на эти вопросы, мы решились на необычный, не предусмотренный никакими правилами крэш-тест – лобовое столкновение двух машин...

СУДЬБА-ЗЛОДЕЙКА

КамАЗ, пожалуй, слишком, а вот пара разнокалиберных легковушек в самый раз. Роль малыша, не сговариваясь, отвели «Дэу-Матиз» – современной, наиболее популярной в России иномарке А-класса. Насчет соперника долгих раздумий не было – любая модель «десято-



го» семейства ВАЗ, самого нового из отечественных. Это тоже лидер продаж в своем классе.

Чтобы приблизить условия теста к реальным, решили бить не новые машины, а с пробегом – есть ведь такое понятие, как старение металла, да и ржавчина может ослабить конструкцию, тут-то все и вылезет. Однако покупать «темную лошадку» нельзя – неизвестно, была ли она в авариях раньше и как это сказалось на машине. Скрепя сердце отдали на заклание науке два автомобиля из редакционного парка – «Дэу-Матиз» 2002 года выпуска, только что закончивший ресурсные испытания на отметке 100 тыс. км, и ВАЗ-2112 такого же возраста, пробежавший 56 тыс. км. Биография их нам доподлинно известна – работали честно, в авариях замечены не были, мелкие повреждения кузовных панелей не в счет. Такая вот неблагодарная судьба…

К БАРЬЕРУ!

Определение массы в снаряженном состоянии дало 831 кг у «Матиза» и 1081 кг у «двенадцатой». Плюс пара манекенов в каждую машину и измерительная аппаратура – итого 991 и 1253 кг, соответственно. Разница составила 262 кг – маленький автомобильчик легче на 21%.

Чтобы отличие в поведении «объектов» было явным, необходим удар очень жесткий, если не сказать жестокий. Поэтому скорость автомобилям решили задать такую же, как предписано отечественными правилами для удара с частичным перекрытием в неподвижное деформируемое препятствие – 56 км/ч (в Европе по требованиям EuroNCAP бьют

МНЕНИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ, ЗНАКОМЫХ С АНОНСОМ КРЭШ-ТЕСТА НА САЙТЕ www.zr.ru

– Бесспорно, российская машина намного лучше любой узбекской!

– Узбекские машины лучше! Хотя классы разные и сравнивать некорректно.

– Этот крэш-тест – хорошая идея. Главное, чтобы все двери легко открылись и можно было извлечь оставшихся в живых.

– На суммарных 112 км/ч выживших, скорее всего, не будет!

– При такой аварии пристегнутые люди должны выжить.

– А, по-моему, ВАЗ намного безопаснее этой крохи. Вряд ли в «Матизе» кто-то уцелеет…

– Товарищи, вам испытатель для крэш-тестов не нужен?

– Все необходимые крэш-тесты уже давно проведены изготовителями этих автомобилей. Вы бы еще столкнули их с танком!

– Господа, вы делаете хорошее дело! Конечно, заводы проводят крэш-тесты, но о результатах мало кто знает. А вы доводите их до потребителя – пусть каждый решает сам, какая машина ему нужна.

КАК ЭТО БЫЛО

Вот расшифровка данных измерений и кинограммы, снятой специальной высокоскоростной камерой, делающей 1000 кадров в секунду.

0,000 с – автомобили соприкоснулись бамперами, начался отсчет времени.

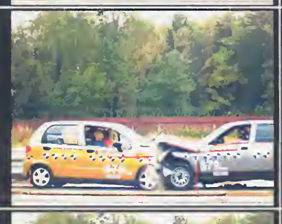


0,011–0,016 с – раскалываются фары, складываются домиком капоты. Короткая носовая часть «Матиза» сминается заметно быстрее вазовской.



0,031 с – нос «Матиза» начинает опускаться: его увлекает уцелевший прочный подрамник, который уходит под ВАЗ-2112. Вверх бьет фонтан осколков.

0,042 с – сближение передних колес закончилось, замедление кузовов достигло пиковых значений: в районе пола около 40 g у «Матиза» и 33 g у ВАЗа. Носовая часть «Матиза» продолжает проседать, раскрылась щель между крышей и дверью. Головы манекенов пошли вперед. Рулевая колонка «двенадцатой» сдвигается внутрь салона.



0,054 с – продольное движение кузовов прекратилось, «Матиз» продолжает опускать нос, одновременно задирая корму. Сдвинувшиеся вперед манекены ударились коленями о передние панели, хотя и довольно мягко – в ВАЗе в 2–7 раз слабее предельно допустимых значений.



0,062 с – «Матиз» продолжает наклоняться. Водитель ВАЗа бьет лицом по придвигающемуся рулю с силой 400 кг – перегрузка 74 g (регламентированы только перегрузки дольше 3 мс).



0,071 с – водитель «Матиза» ударяется головой о руль, машина отскакивает, летит кормой вверх и назад. Носовая часть в нижней точке, защита и картер двигателя прижаты к рельсу, чуть выступающему над площадкой.

0,080–0,100 с – водители деформируют головами рулевые колонки, пассажиры бьются головами о собственные колени. Практически все регистрируемые манекенами параметры достигли пиковых значений.

0,131 с – манекены начали движение назад, «Матиз» – падение вниз.

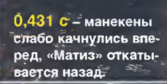
0,170–0,191 с – отброшенные назад манекены ударяются о подголовники и спинки сидений.



0,281 с – «Матиз» касается площадки задними колесами, отлетев назад на 0,3 м.



0,431 с – манекены слабо качнулись вперед, «Матиз» откатывается назад.



на скорости 64 км/ч). Но у нас-то «препятствия» как раз подвижные и движутся навстречу с суммарной скоростью намного большей – 112 км/ч! (Вы, кстати, не ездите по встречной?)

Предполагая, что если у кого и есть шанс уцелеть, то у пассажиров более тяжелого ВАЗ-2112, а также учитывая большую распространенность подобных машин, именно в «двенадцатую» усадили оснащенные датчиками манекены «Гибрид-III», единственным комплектом которых мы располагали. «Матизу» достались седоки не столь «умные».

Итак, все готово: в баки вместо топлива для безопасности залита вода, салоны и головы манекенов обработаны разноцветными меловыми растворами, чтобы фиксировать точки контакта, руки водителей скотчем закреплены на рулях. Машины разведены в разные концы зоны разгона и прикреплены к стальным башмакам, которые кольцевой трос лебедки тянет по центральному рельсу. Отгремели из репродукторов команды отсчета готовности и, наконец… «Старт!»

Зажужжал трос, разгоняясь все быстрее. Вот на размеченную площадку влетают две машины. Негромкий удар, фейерверк осколков, в проемах открытых окон мелькнули головы манекенов – и все мгновенно кончилось. Глаз фиксирует лишь медленно откатывающийся «Матиз».

Все, финита. Оценим результаты.

ЧЕМ ЭТО ЗАКОНЧИЛОСЬ

«ДЭУ-МАТИЗ». Более легкий, он откатился назад на 5,4 м. Причем именно откатился – колеса вращались свободно. Полностью смята верхняя часть моторного отсека, облицовка радиатора оказалась почти под обрезом ветрового стекла. Чуть сместился назад прочный подрамник с элементами подвески, на вид целыми. Передние колеса ушли назад на 50 мм слева и на 65 мм справа. Мотор



У «Дэу-Матиз» в большей степени смялся верх моторного отсека.

Передние стойки деформировались довольно сильно, но все двери открылись без проблем.

Левое переднее колесо ушло назад на 50 мм, правое – на 65 мм. У ВАЗа смещение колес больше – 100 и 105 мм, соответственно.



Пассажир сломал коленями крышку «бардачка», но головой до панели не достал.



Водитель «Матиза»ударился головой об обод и ступицу руля.



Выпускная труба до бензобака не достала, он абсолютно целый.

сместился назад, но вниз не пошел. Аккумуляторная батарея разбилась, «застраховав» от короткого замыкания и возгорания. Бак остался цел, не испытав ударов от каких-либо других элементов. Левая часть кузова деформирована чуть сильнее. Стойки, передав часть энергии удара крыше, приподняли ее, образовав щели над дверями – 80 мм слева и 20 мм справа. Левая стойка чуть сложилась и потеряла внутреннюю облицовку. На дверях видимых следов деформации нет, все четыре открылись, водительская – с усилием, но без помощи инструмента. Три двери по-прежнему можно закрыть. Все стекла целы, кроме ветрового – оно сильно растрескалось в нижней части, но осталось в проеме. Наружные зеркала даже сохранили регулировки. В салоне деформированы каркасы передних сидений – подушки заметно наклонены вниз, что спровоцировало подныривание седоков под ремни безопасности. Руль погнут, колонка смещена на 40 мм назад и 45 мм вниз, на ней следы от удара головы водителя. Обломан левый подрулевой переключатель. На передней панели – отметки контакта с коленями, крышка перчаточного ящика проломлена. На коленях пассажира – следы удара головой. Контакта со стойками, крышей и передней панелью не произошло. Ремни безопасности целы, механизмы их стопорения не повреждены. Деформация пола незначительная, хотя передняя часть заметно вздыбилась. Жизненное пространство в салоне сохранено полностью.

Так что маленькая машинка – не такая уж хрупкая мыльница.

ВАЗ-2112. После удара автомобиль остался на месте. У него сильнее деформирована нижняя часть передка, капот же смят лишь наполовину. С лонжеронов, будто с шампуров, сдвинулась назад вся «навеска», а сами они проткнули переднюю часть «Матиза». Повреждения элементов передней подвески более заметны. Боковины моторного отсека сложились внутрь, чашки передних стоек ушли к центру и назад. Мотор сдвинут назад до касания щита впускным коллектором. Аккумуляторная батарея сохранила работоспособность (после

У ВАЗ-2112 больше деформирован низ носовой части.



Деформации передних стоек и крыши меньше, чем у «Матиза».



Водительскую дверь ВАЗ-2112 пришлось открывать ломом...



Подвижностью шеи и других органов манекен «Гибрид-III» полностью имитирует человека.



От удара в ВАЗе выскочил из гнезда блок управления климатом. Руль деформировался и сместился назад на 80 мм, разрушился кожух рулевой колонки.

удара в салоне горел свет), что повышает опасность пожара. Бензобак не поврежден, но есть следы удара выпускной системой. Деформация передних стоек и крыши заметно меньше, чем у «Матиза». Двери – без видимых повреждений, хотя водительскую заклинило, пришлось орудовать ломом. Другие двери открыли без инструмента, переднюю правую – с усилием. А вот закрыть теперь можно только задние двери. Ветровое стекло растрескалось у нижней кромки, но осталось в проеме.

В салоне заметна деформация подушек передних сидений, повреждены механизмы их продольного перемеще-



Водитель ударился переносицей в обод руля, а затем подбородком о ступицу. Опущенное боковое стекло чуть выдвинулось в проем.

Пассажир достал головой собственные колени, но до передней панели не дотянулся.

ния. Сами кресла несколько подались вперед из-за прогиба пола у передних точек их крепления. Передняя часть пола «стала дыбом», однако место для ног, как и жизненное пространство в целом, сохранено. Деформированы обод и ступица руля, колонка сместилась (в основном назад) на 80 мм. Кожух колонки разрушен, коленями пассажира сломана крышка перчаточного ящика, вылетел блок управления климатом. Ремни безопасности целы, механизмы их торможения работоспособны.

А ЛЮДИ-ТО КАК?

Главный вывод в отношении пассажиров ВАЗ-2112 – с высокой степенью уверенности можно утверждать, что манекены остались «живы». Хотя водитель, скорее всего, получил сотрясение мозга, травмы шеи и правой голени, а пассажир – травмы шеи и грудной клетки: показатели травмирования по этим зонам достигают 80–90% от максимально допустимых.

С экипажем «Матиза» не все столь однозначно. К сожалению, здесь манекены не в состоянии поведать о перенесенном, потому точность наших заключений ниже, чем для ВАЗ-2112. Манекены не защемлены, двери открылись свободно, риск возгорания машины невысок – это уже хорошо. Но разница в массах машин (у «Матиза» на 21% меньшая) обу-

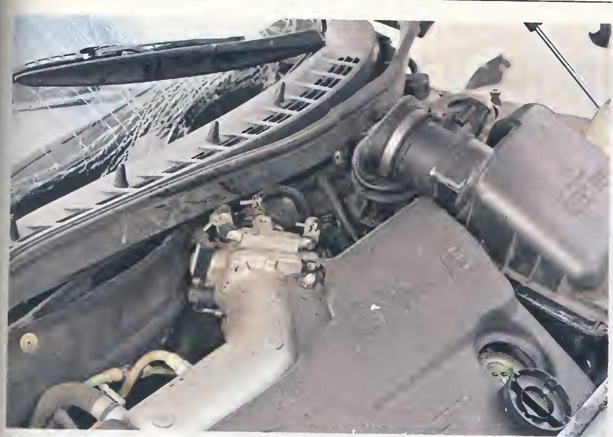
СМЕЩЕНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ АВТОМОБИЛЕЙ

Элемент	Смещение (деформация), мм			
	«Дэу-Матиз»		ВАЗ-2112	
	слева	справа	слева	справа
Ось переднего колеса	50	65	100	105
Щит моторного отсека	20	15	60	40
Передняя стойка	60	10	35	65
Центральная стойка	30	15	15	5
Передний бампер	130	215	320	305
Задний бампер	0	0	20	0
Ширина переднего проема	20	10	25	25
Ширина заднего проема	10	0	0	0
Передняя панель в салоне	45	15	20	30
Высота салона	40	15	10	10
Рулевая колонка: назад	40	–	80	–
вниз	45	–	5	–
влево	5	–	0	–
Педальный блок: назад	45	–	70	–
вверх	35	–	15	–

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ВАЗ-2112 ПРИ ФРОНТАЛЬНОМ СТОЛКНОВЕНИИ С «ДЭУ-МАТИЗ» НА СУММАРНОЙ СКОРОСТИ 112 КМ/Ч

Параметр (максимальное значение)	Водитель	Пассажир	Максим. допустимое значение
Перегрузка головы, g	74	65	88
Изгибающий момент шеи, Н·м	44	43	57
Растяжение шеи, Н	3000	2500	3300
Сдвиг шеи, Н	1130	2800	3100
Сжатие груди, мм	40	43	50
Коэф. скорости сжатия, м/с	0,37	0,21	1,0
Смещение коленного сустава, лев./прав., мм	0,1/2,1	0,4/0,1	15,0
Усилие сжатия бедра лев.	4800	2600	9070
прав., Н	2700	1300	
Усилие сжатия голени лев.	2000	–	8000
прав., Н	5000	–	
Показатель травмирования голени TI:			
вблизи колена, лев./прав.	0,49/0,63	–/–	1,30
вблизи стопы, лев./прав.	0,65/1,02	–/–	1,30

Ноги манекенов не зажаты, пол вздыбился в передней части. Заднюю дверь деформировали при открывании уже после удара.


Двигатель ВАЗа сместился назад и коснулся выпускным коллектором щита моторного отсека.


Аккумуляторная батарея уцелела – в салоне после аварии включался свет.


Выпускная система уперлась в бензобак, но не повредила его.

словливает настолько же более интенсивное его замедление при соударении. Значит, примерно так же увеличатся и показатели травмирования, хотя меньший встречный ход рулевой колонки снизит самую критическую нагрузку – на шею и голову водителя. В общем, удар такой силы для «Матиза» окажется, скорее всего, предельным – когда у экипажа еще сохраняется шанс выжить. А исход реального столкновения будет зависеть уже от случайных факторов – направления и угла удара, положения седоков в креслах, их роста, веса, физической крепости, наконец.

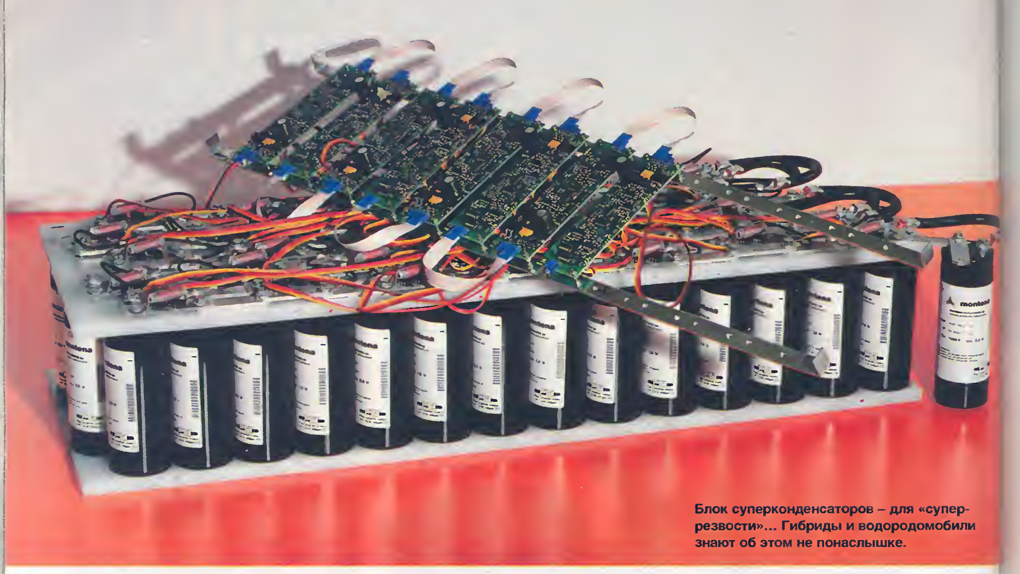
К сожалению, мы непростительно наплевательски относимся к своему здоровью и безопасности – и ремнем-то пристегиваются далеко не все, а уж «переплачивать» за дополнительные средства безопасности, когда только-только наскреб на недорогую машину, и вовсе ни к чему. Но ведь если кому и нужна дополнительная защита, то в первую очередь «малышам»! В Европе тот же «Матиз», например, обязательно комплектуют пиротехническими натяжителями ремней и фронтальными подушками безопасности – с таким набором он наверняка сберег бы жизнь экипажа. □

РЕЗЮМЕ

При встречном столкновении на 112 км/ч ВАЗ-2112 сохранил жизнь экипажу. Для «Дэу-Матиз» столь жесткий удар – тот предел, на котором пассажиры имеют шанс выжить. А уж куда качнется чаша весов в каждом конкретном случае – будут решать неучтенные факторы.

ИСТОРИЯ ОДНОЙ КАРЬЕРЫ

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ,
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН



Блок суперконденсаторов – для «суперрезвости»... Гибриды и водородомобили знают об этом не понаслышке.

Его карьера начиналась головокружительно – как у школьника, которого из восьмого класса сразу приняли в МГУ, где он через пару лет защитил диссертацию. Но потом вдруг что-то заклинило...

АВАНСЫ

Те, кто помнит эпоху дефицита, до сих пор уважительно относятся к аккумулятору. Его по определению нельзя было пойти и просто купить – прежде сдай по месту прописки старый! Поэтому, когда очередной номер популярного журнала для изобретателей вышел с громким слоганом «Следующий шаг – снимаем аккумулятор!», нашего человека прорвало – Господи, ты услышал!

Идея была проста: мол, аккумуляторы – тяжелые, экологически вредные, всего на свете боятся, живут недолго... То ли дело конденсатор: практически вечный, всепогодный, с ма-а-аленьким внутренним сопротивлением – любой ток запросто выдаст, хоть в три смены. Значит, стоит запихнуть его под капот и подключить параллельно батарее, как у тебя на глазах произойдет чудо. Ведь даже «убитый» аккумулятор сумеет потихоньку зарядить новичка до приличного напряжения – это тебе не стартер крутить! А с поворотом ключа зажигания накопленные в конденсаторе джоули энергии начинают резво крутить стартер бешеным током, которого тот сроду не видел. Если сразу не получилось – подожди еще минутку: следующая попытка будет такой же энергичной... Поэтому вместо штатного аккумулятора достаточно будет его уменьшенного собрата (питать приемничек на стоянке...), а пусковыми вопросами займется конденсатор.

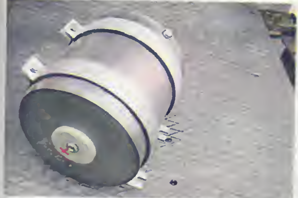
Работоспособность идеи была очевидной. Если из краника течет тоненькая струйка воды, то пожар ты ей не потушишь, но если подставить ведро и немножко подождать, то можно организовать мини-водопад... А когда на ВДНХ появился стенд, где двигатель легковушки пускался с помощью батарейки «Крона», заряжающей через всякие там преобразователи емкостный блок, то народ поголовно взялся за паяльники. Скептиков с логарифмическими линейками – мол, посчитайте сначала! – игнорировали. Вскоре выяснилось – зря...

Дело в том, что в те времена самый-самый дефицитный конденсатор имел емкость примерно в одну фараду – 1 Ф. Серийные же изделия уступали по номиналу раз эдак в сто... А для наших целей требовалось фарад пятьсот, а лучше – тысяча (1000 Ф)! Конечно, умельцы тут же вспомнили, что энергия конденсатора пропорциональна квадрату напряжения: можно «повысить вольты» и – в буквальном смысле – выкрутиться. Но охотников переводить «жигули» с 12 вольт на 300–400 не нашлось: переходить на самодельный стартер – нет, увольте...

РЕАБИЛИТАЦИЯ

А где же оборонные технологии, на которые мы так любим ссылаться? Представьте себе, поискали – и нашли!

Первые суперконденсаторы («суперкапы») изначально разрабатывали совсем для других целей: в одной жутко секретной установке понадобилось создать мощный искровой разряд...



«Суперкап» от фирмы «ТехноКор» проходит призывную комиссию в ряды Вооруженных Сил.



Что внутри? Да ничего особенного...

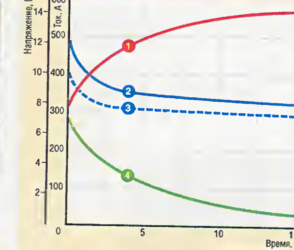


Рис. 1. Пуск дизеля с помощью тандема «батарея-конденсатор» глазами электрика. Ток – 600 А, длительность попытки – 15 с. По мере прокрутки ток конденсатора падает, а ток батареи, напротив, возрастает – аккумулятор «подхватывает эстафету»: 1 – ток батареи; 2 – напряжение батареи с подключенным конденсатором; 3 – напряжение батареи без учета конденсатора; 4 – ток конденсатора.

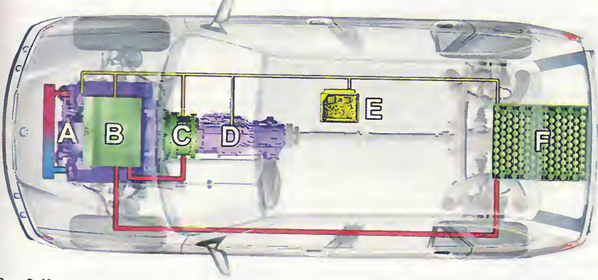


Рис. 3. Концепт БМВ-Х5: A – двигатель внутреннего сгорания; B – преобразователь; C – электромотор; D – коробка передач; E – блок управления; F – блок конденсаторов.

И обеспечили всем миром – себестоимостью тогда пренебрегали. Но потом перестройка расставила свои акценты – на выставках стабильно стали появляться похожие изделия из Троицка и Москвы, Курска и Пскова... Более того – «суперкапами» всерьез заинтересовалась армия! Однако же именно на этом этапе их карьера вновь дала трещину. Сначала выяснилось, что уменьшать емкость штатного аккумулятора никак нельзя! Современный автомобиль пожирает такое количество ампер, что на холостых оборотах ни один генератор уже не прокормит его в одиночку. Подъехали к светофору или, того хуже, попали в пробку – имейте в виду: фары, «музыка», кондиционер сосут энергию именно из батареи. От конденсатора при этом проку нет – здесь нужна не вспышка энтузиазма, а тяжелая кропотливая работа... Вот и получается, что при прочих равных аккумулятор с большой емкостью гораздо предпочтительнее – в той же пробке он протянет дольше без подзарядки.

Второй сломанной ступенькой на карьерной лестнице до сих пор остается цена. Себестоимость каждого килоджоуля энергии, содержащегося в «суперкапе» от московской фирмы «ТехноКор» такова, что итоговая цена в пересчете на потребности «Урала-375» или КамАЗа переваливает за 500 долларов. Изделия из Троицка более совершенные, но гораздо дороже! Гм-м...

Надежды на «всепогодность» конденсаторов также рухнули – холод и они недолюбливают. Кроме того, иногда их соседство может ускорить кончину батареи – вместо того чтобы вовремя подзарядить ее, счастливый владелец радостно будет выкачивать последние кулоны... Кончится это тем, что на морозе батарея просто замерзнет и треснет. А если вспомнить, что для нормальных автомобилей проблема пуска сегодня в общем-то потеряла актуальность, то на блистательной некогда карьере впору ставить жирный крест...

РЕАЛЬНОСТЬ

Но не так все грустно. Если армия окончательно скажет «да!», шансы на массовое выживание у «суперкапов» есть.

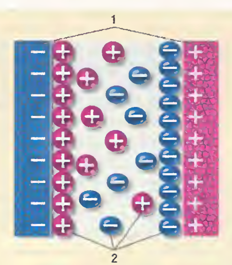


Рис. 2. Упрощенное устройство суперконденсатора. Двойной электрический слой на поверхности обоих электродов образует, по сути, отдельные конденсаторы – между собой они соединяются через электролит. За счет того, что расстояние между электродами и слоем ионов крайне мало, емкость достигает гигантских величин. 1 – отрицательный (слева) и положительный (справа) электроды; 2 – ионы электролита.



«Суперкапы» этой «Хонды» запасают до 30 кВт мощности...

Сейчас в частях проверяют пригодность конденсаторов в «масштабах контрольной эксплуатации» – «суперкапы» ездят на КамАЗах и УАЗах, ЗИЛах и «уралах», на бэтэрах и разной бронетехнике. Любопытно, что проверяется не столько электрика, сколько механика – как крепить, куда и все такое. Ведь по делу, как ни крути, польза от них есть – желающим предлагаем рассмотреть рис. 1. Упрощенная схема «суперкапа» приведена на рис. 2.

Предвидя вопросы владельцев легковушек – дескать, а нам-то будет прок? – отвечаем твердо: «Да!» Самым наглядным пособием по демонстрации конденсаторных талантов служит... тележка с «суперкапами» – в армии их уже используют. Подвозите ее к автомобилю с «мертвым» аккумулятором, подключаетесь к клеммам и ждете минуту-другую. Все – можно пускать! Не надо ни аккумуляторов, ни трансформаторов, ни розетки в 220 вольт... Только будьте осторожны, подключая разряженный конденсатор к батарее – лучше это делать, скажем, через лампочку. Искра проскочит такая, что возможны неприятности...

Между прочим, во все времена многие российские карьеры успешно продолжались за границей... Известно, что российские «суперкапы» уже поставляются в Германию и в Канаду – тамошние дальнобойщики, заинтересованные в надежном пуске моторов, проявили повышенный интерес. Подобные изделия, конечно же, производят и за рубежом, однако используют их по-другому. Все большую популярность там приобретают гибридные автомобили и находящиеся в опытной эксплуатации водородомобили с топливными элементами. В первом случае надо оперативно запасать где-то энергию, которую дает мотор-генератор при торможении двигателем. Токи здесь достигают весьма значительной величины (особенно если тормозят резко) – аккумулятор не потянет. А если и потянет, то его пластины скоро начнут осыпаться. С другой стороны, при резком разгоне тот же мотор-генератор требует накопленную энергию обратно и всю сразу. Тогда он способен существенно улучшить динамику разгона, пособляя бензиновому коллеге. А в режиме «стоп энд гоу» в городских пробках гибрид и вовсе превращается в электромобиль, у которого циклы заряд-разряд повторяются несчетное количество раз. Именно поэтому специалисты фирмы «Сименс VDO», например, видят для автомобильных «суперкапов» большие перспективы в ближайшие четыре-пять лет.

Один из конкретных примеров – гибридный концепт на базе БМВ-Х5, представленный в прошлом году. В нем электромотор, установленный между ДВС и коробкой передач, доводит суммарный крутящий момент «на низах» до... 1000 Н·м! Разгон – просто фантастика. Не случайно проект так и называется «Эффективная динамика». При этом в обычных режимах автомобиль на 15% экономичнее бензинового донора. Разумеется, не обошлось без суперконденсаторов – структурная схема «конденсаторной бээмвэшки» представлена на рис. 3. Что касается автомобилей на топливных элементах, то здесь проблема, решаемая с помощью «суперкапов», заключается в том, что бортовая миниэлектростанция, имея достаточную мощность, не может отдавать в нагрузку значительные токи для резвого разгона. Тут-то и нужен конденсаторный буфер. Исследователи швейцарского института Пауля Шерера представили на всемирном форуме экологов в Иоганнесбурге водородомобиль, потребляющий на 40% меньше энергии по сравнению с бензиновым аналогом. Донором послужил «Фольксваген-Бора», а накопителями энергии в нем стали суперконденсаторы. В пересчете на бензин концепт показал расход топлива в европейском смешанном цикле всего 5,2 л/100 км, тогда как у классической «Боры 1,6» он составляет 8,5 л. И это при том, что масса водородомобиля оказалась на 500 кг больше! Суперконденсаторы заметно улучшали динамику при разгонах и на подъемах. Аналогичные решения есть и в других водородомобилях, например «Хонде FCX-V3».

ПРОГНОЗЫ

Такая вот карьера... Затянувшаяся, неровная – и все же интересная. Рискнем предположить, что ее завершением будет все же не тандем «батарея-конденсатор», а некий гибрид из этих изделий – с абсорбированным электролитом, необслуживаемый, всепогодный и относительно недорогой. Возможно, им станет потомок современной «Оптимы»... □

В ТИСКАХ СТАНДАРТОВ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО АВТОРА

В шестидесятый раз Ганновер устраивает салон грузовых автомобилей и автобусов. Среди выставочных столиц Европы этот немецкий город, как и Франкфурт, может похвастать огромными экспозициями – чтобы обежать все стенды, не хватает и целого дня. Традиционно в конце сентября по четным годам посетителей и журналистов принимает «грузовой» Ганновер, по нечетным – «легковой» Франкфурт.

Ознакомившись со статистикой продаж коммерческих автомобилей в Европе за последние три года, трудно проникнуться оптимизмом. С 2001 года продается все меньше и меньше грузовиков – на 2–4% в год. Львиную долю составляют машины полной массой от 2 до 3,5



«Мерседес-Бенц Вито» выбран «Фургоном 2005 года». Выпускаемый с 2003-го, он, в противоположность большинству конкурентов, стал теперь заднеприводным. Заказчик может выбирать из двух вариантов по базе, трех по длине, двух по высоте крыши и полезной нагрузке и из пяти дизельных и бензиновых моторов мощностью от 88 до 231 л. с.



тонны – их уже более 56%. Немало и тяжелых грузовиков полной массой больше 16 тонн – почти 18%. А вот развозные пикапы и фургоны на базе легковых автомобилей, как и средние грузовики, стремительно теряют популярность – число поставленных на учет машин полной массой от 3,5 до 7,5 тонны упало почти в полтора раза.

Транспортные перевозки становятся все более сложными и одновременно упорядоченными. По мере развития логистики на первый план выходят крупные склады и магазины за пределами городов. Их обслуживают тяжеловозы, а для местных нужд вполне достаточно автомобилей до 3,5 тонны, относимых к категории «В».

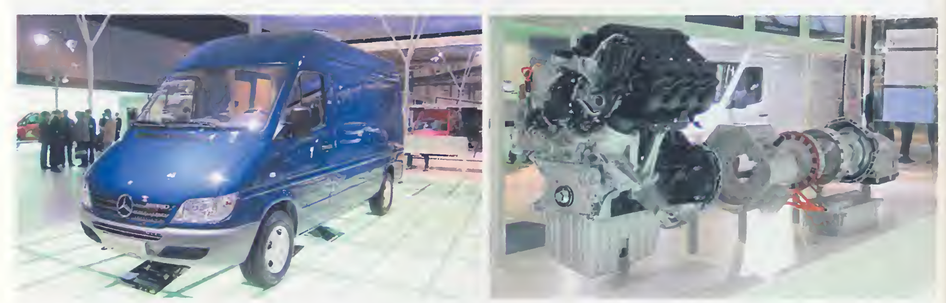
НОРМЫ И ДИРЕКТИВЫ

Характеристики тяжелых машин разных производителей будто написаны под копирку: двухосный седельный тягач и трехосный полуприцеп, полная масса 40 тонн, дизельный двигатель обычно от 380 до 520 л. с. Технически они похожи, как близнецы, хотя дизайнеры делают все возможное, чтобы даже прохожий, боже упаси, не перепутал «Вольво» со «Сканией», а «Мерседес» с МАНом.

«Автобусом года» жюри автомобильных журналистов назвало «МАН-Лайонс Сити» – городской низкопольник. Оснащен семилитровым турбодизелем D 0836 LUH 40 мощностью 280 л.с./208 кВт (Евро IV) и автоматической четырехступенчатой коробкой передач Voith DIWA5. Среди вариантов исполнения также 15-метровый трехосный и 18-метровый сочлененный автобусы.

«Скания тип R» отмечена жюри как «Грузовик года». Модернизированный автомобиль отличает улучшенная эргономика кабины, пониженный уровень шума и унифицированное семейство 5-, 6- и 8-цилиндровых двигателей рабочим объемом от 9 до 16 л. Новинку уже можно заказать во всех возможных вариантах – от магистрального тягача до полноприводного строительного шасси.

Темно-синий «Мерседес-Бенц Актрос 1848 Блютек» представляет двигатель, выполняющий Евро V. Помогли не только увеличенные степень сжатия и давление впрыска. Автомобиль оснащен нейтрализатором окислов азота SCR (Selective Catalitic Reduction). Владельцы таких машин с января 2005 по октябрь 2009 года будут экономить по 2 евроцента дорожного налога на каждом километре.



«Мерседес-Бенц Спринтер» обзавелся гибридной силовой установкой со вспомогательным электродвигателем мощностью 70 кВт и никель-гидридной батареей емкостью 14 кВт·ч. На ее зарядку от сети уходит 6 часов. «Спринтер» может проехать до 30 км без включения дизеля или, напротив, служить генераторной установкой на 40 кВт; масса дополнительного оборудования – 350 кг. Легкий вариант гибрида оснащен электромотором в 40 кВт и батареей в 3 кВт·ч, не умеет подзаряжаться от сети и одолеет на электротяге только 4 км.



Новый «ИВЕКО-Траккер 350 4х4» для строительных работ в условиях плохих дорог. Автомобиль предлагается в 2-, 3- и 4-осном вариантах полной массой до 40 тонн, с шестицилиндровыми двигателями семейства «Курсор» мощностью 270–480 л. с.



«ИВЕКО-Дейли 35 С17 НРТ», как следует из индекса, рассчитан на полную массу до 3,5 тонны. 3-литровый четырехцилиндровый турбодизель мощностью 166 л. с. позволяет ему везти 1,5-тонный груз со скоростью более 170 км/ч!



Магистральный тягач с независимой передней подвеской и реечным рулевым управлением? Немецкая фирма ZF уверена, что в скором времени такие компоненты машинам понадобятся. Кроме улучшенного комфорта и управляемости, независимая передняя подвеска с пневмоэлементами может обеспечить больший диапазон регулировок по высоте, чем обычная конструкция с цельной балкой.

Виновники сходства – европейские стандарты, зажавшие фантазии инженеров в жесткие рамки. Впрочем, вероятно, вскоре падет глава «евростандарта» – директива № 96/53/ЕС, регламентирующая длину и массу автопоезда. Успешные эксперименты доказали, что с переходом на 25,25-метровые и 60-тонные составы потребное число рейсов снижается на треть, затраты на эксплуатацию тягача – на 23%, а расход топлива и вредные выбросы – на15%. Убедительные доводы, не правда ли?

А как дела на пассажирском транспорте? После долгих дискуссий Европейский парламент в 2002 году своей директивой 2002/7/ЕС разрешил эксплуатировать трехосные одиночные автобусы длиной до 15 м и двухосные до 13,5 м. Длина сочлененных автобусов теперь может достигать 18,75 м. Однако проблема, как оказалось, вовсе не в длине, а во вместимости. Масса двухосного автобуса не должна превышать 18 тонн, хотя инженеры не видят технических проблем и с 19,5 тонны. Впрочем, во Франции ограничение установлено на уровне 19 тонн, а в либеральной Голландии даже 21,5 тонны. Естественно, это ставит производителей в неравные условия. Автобусы из Нидерландов могут обойтись без легких материалов и потому быть дешевле (хотя и тяжелее) при той же вместимости.

У городских машин некоторые проблемы вызывает лишь компоновка салона, в котором теперь необходимо предусмотреть место для инвалидной коляски. В современных низкопольных авто-



«Фольксваген-Транспортер» – сегодня на конвейере пятое поколение машины. А всего их было выпущено более 10 миллионов! Представленный вариант – самый крупный: с длинной базой и высокой крышей он берет 1,3 тонны груза объемом до 9,3 м³.



Так выглядит система снижения токсичности с нейтрализатором окислов азота с впрыском AdBlue для двигателей ИВЕКО. Расход реагента составляет 4–6% от расхода топлива в зависимости от режимов движения и требуемого уровня токсичности.

«Мерседес-Бенц Виано Эктивити» – концепт-трак. Возможно, так будут выглядеть европейские аналоги пикапов. Комфортабельный салон со сдвижными боковыми дверями и грузовая платформа, длину которой можно увеличить с 1,5 до 2,2 м. Задняя стенка пассажирского отделения откидывается.

бусах ее располагают напротив средней двери. Кстати, настоящих низкопольников с тремя дверями и ровным полом по всей длине машины выпускают немного. Двухдверные машины с приподнятым в задней части полом дешевле и вполне справляются с ненапряженными маршрутами.

ВАЖЕН РЕЗУЛЬТАТ!

Усилия европейских бюрократов не проходят даром. Все больше внимания уделяется регулированию и налогообложению транспорта. Вот только много ли выигрывает экономика? Современные европейские грузовики отличают сложность и высокая стоимость.

Вот, например, как даются достижения в области экологии. Победив монооксид углерода и несгоревшие углеводороды в Евро III, в четвертом стандарте взялись за сажу, потребовав снизить ее содержание впятеро. Теперь на очереди окислы азота – бороться с ними труднее всего. Война идет на два фронта: увеличение рециркуляции отработавших газов и, как следствие, снижение температуры горения и образования окислов азота и нейтрализация выхлопа.

Самый простой способ – нейтрализатор, в котором оксид азота, взаимодействуя с аммиаком, превращается в безвредный азот и воду.

Аммиак в чистом виде летуч и токсичен (вспомните нашатырный спирт), однако его вполне можно использовать в виде других химических соединений. Например, реагента AdBlue, который заправляется в отдельный бак и расходуется вместе с топливом. Это, по существу, водный раствор мочевины. Дальше упрощать его описание не рискну. Выходит, Василий Алибабаевич из «Джентльменов удачи» был осужден несправедливо…

Несмотря на не самый благородный состав, нейтрализаторы с использованием AdBlue весьма эффективны: они могут снизить уровень окислов азота в выхлопе на 95%. Моторы Евро III с их помощью уложатся по окислам азота в нормы Евро V (вступают в силу в 2008-м).

А теперь – холодный душ. По данным федеральных органов Германии по охране окружающей среды за 2003 год, в реальной эксплуатации большинство грузовиков не подтверждают заявленных характеристик. Машины, сертифицированные по Евро II, не всегда «попадают» даже в Евро I. Но законодателей это нисколько не смущает – они только усиливают нажим на производителей, требуя все более «чистых» технологий.

Экологически чистый транспорт – вещь, безуслов-

Раздельная циркуляция охлаждающей жидкости в головке и блоке цилиндров – важная особенность дизеля МАН D20. Двигатель серии D20 Евро IV оснащен накопительным сажевым фильтром.

МАН TGA 18.530 предлагает особо комфортабельную «пятизвездную» кабину. Двигатель этого тягача – 6 цилиндров, 12,8 л, 390 кВт/530 л. с., крутящий момент 2400 Н·м при 1000–1400 об/мин – пока соответствует только Евро III. Автоматизированная коробка с прямой высшей передачей помогает экономить топливо.



«Мультикар» вырос. Автомобиль с колесной формулой 6x4 предназначен для сбора и транспортировки контейнеров со строительным мусором. Футуристическому дизайну кабины позавидуют и более именитые марки. Его полная масса 7,5 тонны – мал, а силен!



«Опель-Комбо Тур» – пока только концепт, трактующий популярный фургончик «Опель-Комбо» как автомобиль для активного отдыха. Если реакция покупателей окажется одобрительной, такая комплектация не заставит себя долго ждать.

но, полезная, и стремиться к нему необходимо. Но взяв высокий темп во внедрении все более жестких стандартов, европейские законодатели, похоже, вот-вот загонят своих производителей. Инженеры могут решить любую проблему, но какой ценой? Не случайно почти половина выставочных павильонов в Ганновере оказалась незаполненной, а продажи и производство коммерческих автомобилей растут не в Германии, а в Юго-Восточной Азии. Конечно, это можно объяснить бурным развитием экономики региона, но издержки борьбы за «чистый воздух» тоже налицо.

Будем надеяться, что европейские законодатели сумеют увязать все требования таким образом, что и завтра, и через двадцать лет грузовики будут делать свое дело – привозить то, что нужно людям. □

В категории «5 звезд» салон рассчитан на 50 человек. Плюс один ряд – и здесь поедут 54 «четырехзвездных» пассажира.

«Неоплан-Старлайнер» – новейший и самый шикарный автобус совместного производства МАН и «Неоплан». Трехосная машина длиной 13,9 м относится к престижному классу с пятью звездами на борту. Запоминающийся дизайн позволит безошибочно узнать его на дороге, а 14 м³ багажных отсеков вместят все пожитки пассажиров.



Панельный фургон – это дешево и удобно, особенно когда водитель одновременно и экспедитор, и грузчик. Выходить на проезжую часть ему не нужно, что повышает безопасность доставки. «Пежо-Боксер Тикро К1» реализует американский подход в европейском варианте.



«Сетра S415 GT» принадлежит к среднему классу междугородных автобусов, пригодных как для туристических целей, так и для пригородного сообщения. Его длина 12,2 м, в салоне 49 пассажирских кресел, уровень комфорта «три звезды». Прибавка 200 мм позволила сделать более удобным вход через переднюю дверь.

ТОВАРИЩ МИНИСТРА

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН



Среди деловых людей все большую популярность приобретают «офисы на колесах» – автомобили для деловых поездок: комфортабельные, оснащенные современной оргтехникой и средствами связи. С таким прицелом и создали новый «Соболь-Комфорт».

Массовые, собранные на конвейере автомобили пекут как блины. Кого-то из покупателей не устраивает обивка, марка магнитолы, цвет тонированных стекол. Угодить каждому непросто. Вместе с тем стоимость работ по доводке автомобиля в тюнинговых фирмах, как правило, заоблачная. Не всякий рискнет обратиться.

Наиболее частые просьбы и предложения автовладельцев теперь реализованы в одном автомобиле. «Автосалон ГАЗ» предложил потенциальным покупателям новинку, о которой мы рассказываем.

Когда-то Генри Форд шутил: «Автомобиль может быть любого цвета – при условии, что он черный!» Фирменный цвет «Соболя-Комфорт» – черно-серебристый металлик «авантюрин». Цвет здесь определяет стиль машины, так что и пластиковые детали кузова, и дверные ручки того же колера. Гармонируют с ними и тонированные стекла – все это в комплексе делает машину более солидной и цельно воспринимаемой. К месту здесь и популярный у автомобилистов «кенгурин» – хромированный, с противотуманными фара-



«Как под каждым ей листком был готов и стол и дом».

«Комфорт» в рекламе не нуждается!

ми и, главное, сертифицированный. Наконец, отметим легкосплавные колеса и пластиковые локеры в арках. Разумеется, машина после сборки сразу проходит полную антикоррозионную обработку.

О пассажирах позаботились особо. Сдвижная дверь снабжена электроприводом, под ней – хромированная подножка. Салон отделен от кабины водителя перегородкой с опускным стеклом. Управлять сдвижной дверью и стеклом перегородки могут и пассажиры, и водитель. Стеклоподъемники в передних дверях электрические. Есть и центральный замок.

Привычных сидений в салоне не увидите – вместо них раскладные диваны, двух- и трехместные, отделанные кожей и велюром. Между ними, как и в обычном «Баргузине», складной столик, который не мешает разложить диваны в двуспальную кровать вдоль салона, что более удобно, особенно для рослых людей. В дальней поездке здесь можно и переночевать, что лишний раз оправдывает название разработки – «Комфорт». Отметим и мощный кондиционер, встроенный в крышу салона, и необходимый для питания оргтехники преобразователь напряжения с постоянного 12 В на переменное 220 В.

Базой послужил «Баргузин» с низкой крышей, которая, как выяснилось, не для всех удобна. Уже обсуждается возможность перехода на высокую крышу – она упростит размещение кондиционера, позволит установить дополнительные полки, наконец, просто увеличит объем салона. Возможно также применение более мощной системы отопления и, естественно, предпускового подогревателя.

Двигатель и трансмиссия хорошо отработаны на серийных автомобилях. Изменений здесь пока не будет. Ориентировочная цена машины – около 540 тыс. рублей. □

СЕМЕЙНОЕ ДЕЛО

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Наверное, по сей день семейная кузница Тербергов в голландском городке Бенсхоп ковала бы лошадей и чинила механические грабли, если бы после Второй мировой не взялась за переоборудование военных грузовиков в самосвалы. А поднаторев, уже в середине 60-х занялась постройкой тяжелых полноприводных самосвалов собственной разработки. Машины грузоподъемностью до 20 тонн на агрегатах капотных «мерседесов» пришлись по вкусу голландским строителям дамб.

Однако в начале 70-х Терберги отдали предпочтение агрегатам «Вольво» и не изменяют им по сей день. Ныне «Терберг» – известный производитель полноприводных и карьерных самосвалов, портовых и терминальных тягачей, а также низкорамных спецшасси для коммунальных служб. В прошлом году в Москве открылось представительство голландской фирмы, и первые покупатели уже обзавелись портовыми тягачами и самосвалами. О них и рассказ.

FM-ДИАПАЗОН

Сегодня самосвалы «Терберг» делают с использованием агрегатов и кабин «Вольво» серии FM, на что указывают буквы в обозначении модели, хотя раньше ставили кабины от FL. Слепого копирования шведских моделей нет: к примеру, 9-литровым дизелям D9 мощностью 260–380 л. с. предпочитают D12D, хорошо известные нам по «Вольво-FH12». Напомним, это традиционная для больших «вольво» рядная «шестерка» объемом 12,1 л с турбонаддувом и интеркулером, с четырьмя клапанами на цилиндр, составными поршнями и электронно-управляемыми насос-форсунками. Давление впрыска, достигающее 2000 кгс/см^2, создает существенные нагрузки на распредвал, поэтому его устанавливают в головке блока цилиндров, а приводят через расположенную спереди «гитару» шестерен. От нее же получают вращение насос ГУРа, компрессор и гидронасос самосвальной установки. Настройкой «мозгов» двигателя (точнее, цикловой подачи и давления наддува) чаще всего устанавливают два уровня мощности – 380 и 420 л. с.

Условия работы самосвала значительно тяжелее, чем у магистрального грузовика, а значит, требуют более частого техобслуживания, замены масла и фильтров, но на ресурс жаловаться не приходится – до полутора миллионов километров.

«При всем богатстве выбора» сцепление тоже «Вольво», только более долговечное, двухдисковое, с пневмоприводом. А вот «вольвовские» коробки передач не применяют – устанавливают ZF 16S181, полностью синхронизированную 16-ступенчатую. Электронно-управляемые и автоматические американские коробки «Эллисон» ставят по заказу.

Двухосных 4x4 самосвалов «Терберг» ныне не выпускает, а 8x4 и 6x4 обходятся без «раздатки». Условия их работы полегче, достаточно первых трех передач коробки и одного кардана на выходе – редуктор среднего моста проходной. Более серьезные формулы строят с австрийскими «раздатками» «Штайр». Уважаемый в Европе агрегат. даже на дакаровском КамАЗе такой же.

Для повышения проходимости коробку и «раздатку» подняли до уровня верхних полок лонжеронов рамы. Поэтому двигатель по сравнению с FH12 расположен чуть ли не на полметра выше. Миллиметров на триста пришлось приподнять и кабину.

Ведущие мосты с блокировками дифференциалов и со ступичными планетарными редукторами американские, фирмы «Роквелл» (ныне «Меритор», с 1999 года совместное предприятие с ZF). На полноприводные модели по заказу устанавливают колеса разного диаметра. Вперед, на две оси – широкие и прочные 425/65R22,5 (подобные ставят на полуприцепы), а на заднюю тележку – очень высокие и по-




«Раздатку» ставят перед третьей или четвертой (у пятиосников) осью.



У четырехосника прямо ездит только третий мост.

тому кажущиеся узкими спаренные 12.00R24. Внешний диаметр отличается настолько, что изменяют передаточные числа главных передач: у передних – 4,79, у задних – 5,04. Разные по размеру шины – компромисс между проходимостью, которую придает односкатная ошиновка, и грузоподъемностью двускатной. Рисунок протектора не отличается «зубастостью», по нашим меркам он, скорее, универсальный, чем вездеходный «в елку».

УКРОЩЕНИЕ СТРОПТИВОГО

Самосвалы получаются о-о-очень длинными. У пятиосника 10x8 FM 3000-T только кузов около восьми метров, а еще под два метра кабина с бампером. Итого десять метров, но и везет, как самосвальный автопоезд. Полная масса – 60 тонн, грузоподъемность – 40, объем кузовов – до 26 м³.

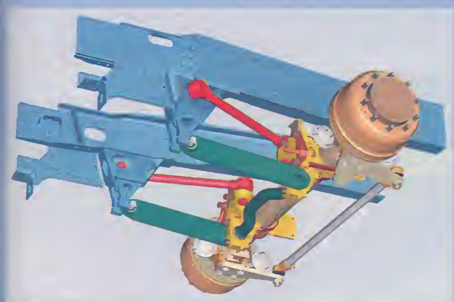
Управлять такой машиной разрешено без «длинной» категории, а чтобы максимально облегчить маневрирование, даже четырехосник снабжают тремя управляемыми мостами – два спереди и задний. Три маятника, четыре продольные тяги, практически на всю длину рамы. И при этом не жрет резину! Конечно, крутить баранку без усилителя здесь невозможно. Передние колеса поворачивает рулевой механизм ZF с интегральным ГУРом. От его золотника работают гидроцилиндр второго моста, установленный параллельно продольной тяге, и один или пара гидроцилиндров заднего, смонтированных параллельно поперечной. Насосов два: один, как обычно, приводится от двигателя, другой – от раздаточной коробки, чтобы в движении, даже если заглохнет мотор, машиной все равно можно было управлять.

Бывших кузнецов не надо учить работать с металлом – рамы делают сами. Гнут из высокопрочной стали толщиной 9,5 мм швеллеры высотой 263 или 300 мм – будущие лонжероны. Траверсы, кронштейны, усилители крепят болтами и холодной клепкой. Так получается прочнее. В подвеске – пневмобаллоны, но на передних мостах они часто работают вместе с параболическими малолистовыми рессорами, а вот подвесной мост – только на пневматике. Реактивные штанги на огромных сайлент-блоках.

Порожняя машина с пневмоподушками движется тихо, не клацая рессорами, и дороги не разбивает излишне жесткой подвеской. На каждом мосту по паре амортизаторов и стабилизатор поперечной устойчивости – меньше износ шин, лучше управляемость.

Тормоза на заказ: барабанные с клиновым разжимом или дисковые. Энергоаккумуляторы даже на пятиосную машину ставят на второй и третий мосты. Этого, считают, вполне достаточно. Естественно, есть ABS и автоматическая регулировка зазоров в тормозных механизмах. Здесь уже давно забыли, как регулировать «трещотки».

В стандартной комплектации – моторный тормоз. На затяжных спусках двигатель работает как огромный компрессор, обеспечивая тем самым тормозную мощность 285 кВт при 2300 об/мин. Так берегут тормозные накладки: ведь для их замены на пяти мостах требуется немало денег и времени. И то и другое считать давно научились. □


Передняя подвеска со встроенным стабилизатором.


На два задних моста всего два пневмобаллона, потому и называется Mono-air.

ИГРА В КЛАССИКИ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ.
РИСУНОК: КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

Renault Fluence представлен на выставке Vuitton Classic в 2004 году.

ИСТОКИ

Для нескольких поколений автомобилистов марка «Рено» ассоциируется, в первую очередь, с массовыми, относительно недорогими автомобилями. Но так было не всегда. До Второй мировой войны завод делал также большие, престижные и спортивные машины, которые принято теперь называть классическими. Такие «рено» конкурировали если не с «бугатти», то с «деляжами» и «гочкиссами».

В середине 1930-х доверием у богатых покупателей пользовалась модель «Нервастелла», а перед войной фирма выпускала семейство «Вива», в том числе элегантный кабриолет «Гран Спорт» с рядной 110-сильной «восьмеркой».

Нынче классические традиции в цене. Не случайно концепт-кар «Рено-Флюанс» представили на английской

GARMATYUK KONSTANTIN

Примерно так мог бы выглядеть серийный спортивный «Рено».



«Рено-Вива Гран Спорт» – классика конца 1930-х.

выставке «Луи Виттон Классик», куда привозят самые красивые машины разных, в том числе и давно минувших времен.

С ЧИСТОГО ЛИСТА

Создатели «Флюанса» осознают, что любые дизайнерские изыски – лишь некое приближение к недосягаемым образцам, созданным природой. Рисуя кузов и интерьер, стилисты «Рено» вспоминали простые, чистые и изящные очертания листьев. Такой «природный дизайн» благотворно сказался и на аэродинамике. Кстати, ради нее специально подбирали даже рисунок дисков колес, которые на высокой скорости словно «всасывают» воздух.

Современные фары с несколькими светодиодными секциями, зажигающимися поочередно, в зависимости от угла поворота руля, вполне органично вписались в классические линии кузова.

Машина длиной 4,6 м с базой 2,75 м предоставляет комфорт всем ездокам, в том числе и сзади. Там, кстати, предусмотрели изящные светильники.

Передние сиденья для удобства посадки услужливо поворачиваются. А отрегулировать их можно, двигая не только вперед-назад и вверх-вниз, но и... вправо-влево. При этом подлокотники на двери тоже меняют положение.

Двигатель V6 объемом 3,5 л, знакомый по «Рено-Вель Сатис», форсирован до 206 кВт/280 л. с., развивает момент 365 Н·м и удовлетворяет нормам Евро IV. Привод – на передние колеса, коробка передач шестиступенчатая автоматическая с возможностью ручного переключения.

Конструкторы тщательно настраивали выпускную систему, дабы научить ее породистому, «классическому» рыку. Доводя машину по управляемости, «оттачивали» подвеску и даже установили на передней и задних осях шины с разными рисунками. А в общем-то, ничего неземного, такого, чего нельзя было бы завтра воплотить в серийной модели, в «Рено-Флюанс» нет.

ПРОГНОЗ

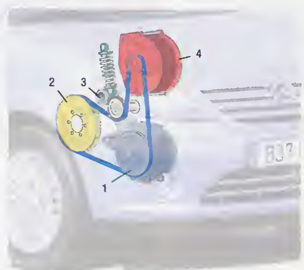
И все же о производстве речь не идет. По крайней мере, пока. Элегантное купе – скорее игра фантазии дизайнеров.

Но ведь фирма «Рено» умеет удивлять. Помните оригинальный «Авантайм», который, вопреки сомнениям скептиков, все-таки стал серийным, хотя и не принес коммерческого успеха? Уж больно авангардно выглядит. Теперь стилисты «Рено» решили пойти по иному – классическому пути. Интересно, куда он их заведет? □

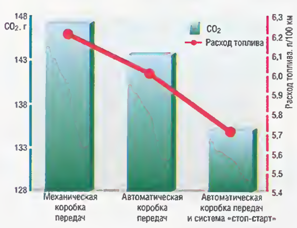
ТРИ СЕКУНДЫ – И ЗАГЛОХ

Группа «Пежо – Ситроен» представила «Ситроен-С3» с системой «Стоп энд старт», предназначенной специально для городских условий. О подобных системах, выключающих мотор при остановке на светофоре или в пробке, мы писали неоднократно, но тогда речь шла или о гибридных автомобилях, или о машинах, оборудованных стартер-генератором, совмещенным с маховиком. В общем, отнюдь не о массовых моделях. В этом смысле система S&S действительно новинка, кстати, поступающая в продажу.

Для начала инженеры выяснили, много ли топлива нужно, чтобы пустить двигатель. Оказалось, ровно столько, сколько сгорает на холостом ходу за 3 с. Так определили временной порог, за которым выгоднее останавливать мотор. Но заглушить-то это просто, а как завести? С этим всего за 0,4 с справляется навесной стартер-генератор фирмы «Валео». Единственная проблема – как натягивать приводной ремень: ведь его тянущая и свободная ветви теперь поочередно меняются местами. Пришлось разрабатывать реверсивный блок натяжения.



Так устроен «Стоп энд старт»: 1 – компрессор кондиционера; 2 – шкив коленчатого вала; 3 – реверсивный натяжитель; 4 – стартер-генератор.



Расход топлива и выброс CO_2 в смешанном цикле для автомобиля «Ситроен-С3» с двигателем 1,4 л, 16V с механической коробкой, коробкой «Сенсодрайв», а также с коробкой «Сенсодрайв» и системой S&S.

Интересен алгоритм работы системы. Она автоматически деактивируется, если включены мощные потребители или кондиционер, если батарея чрезмерно разряжена или на улице мороз ниже -10°С, если водитель маневрирует задним ходом. В остальных случаях «Старт энд стоп» экономит 10% топлива в городском и 6% в смешанном циклах.



Внешне систему выдает шильдик сзади (а), в салоне при ее работе загорается сигнал ECO (б).

б



МЕДНЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ

Надо ли говорить, как важна нынче мощность генератора? Ведь энергию «высасывает» все больше потребителей, однако постоянные пробки и работа на холостом ходу не дают увеличить зарядный ток. Все, тупик? Оказывается, пределы совершенства генераторов еще не достигнуты. Фирма «Бош» поколдовала над своим Т1, предназначенным для установки в автобусы и грузовики, и подняла мощность генератора на 10%. Чем же отличается «Т1-Мультипауэр» от предшественника?

Прежде всего, удалось увеличить так называемый коэффициент заполнения обмотки статора. Проще говоря, в том же объеме разместили больше меди (уменьшены неизбежные воздушные промежутки между витками). Соответственно пересчитали и оптимизировали обмотку ротора. Итог: когда ротор вращается со скоростью 1500 об/мин, «Мультипауэр» выдает в нагрузку солидные 78 А. Ну а при 6000 об/мин – и все 155 А. Габариты же и присоединительные размеры генератора не изменились.



Генератор «Т1-Мультипауэр» не оставит вас без энергии даже в ночных зимних пробках.

Встроенный регулятор измеряет напряжение прямо на клеммах аккумулятора – батарея всегда будет заряжаться «правильно». Более того, при возникновении некоторых неисправностей в регуляторе он все же будет из последних сил поддерживать нужное напряжение, но даст водителю сигнал наподобие привычного уже «Check Engine».

Кроме «мастеров-медников», над генератором поработали и другие специалисты. Так, замена типа подшипников и ревизия щеточного узла увеличили ресурс изделия, а измененная форма лопаток у крыльчатки охлаждения уменьшила шум генератора.

КУДА ХОЧУ, ТУДА ВЕРЧУ

Так мог бы сказать о себе водитель автопогрузчика «Сайдвиндер» (Sidewinder), оборудованного колесами «Эйртрекс» (Airtrax). Впрочем, вертеться-то машине теперь необязательно – достаточно просто ехать в любом направлении по желанию оператора. Да и слово «колеса» не вполне подходит для описания нового движителя, запатентованного в Швеции и реализованного в США. Колеса как бы есть, но вместо шин на них под углом установлены бочонкообразные катки, каждый из которых вращается вокруг своей оси. В общем, под словом «колесо» будем понимать всю систему, установленную на ступицу.



Автопогрузчик «Сайдвиндер» сможет работать в самых тесных и неудобных местах.

Движение транспортного средства с «Эйртрексом» целиком зависит от соотношения угловых скоростей и направлений вращения отдельных колес. Если они синхронно крутятся в одну сторону, машина едет вперед или назад. Если передние и задние вращаются «в противофазе», то «Сайдвиндер» пойдет… боком. Есть возможность поиграть скоростью вращения каждого колеса – они снабжены индивидуальными гидростатическими моторами. Тогда можно ехать в любую сторону, разворачиваться на месте и вообще маневрировать произвольным образом. Это, конечно, надо видеть в движении. При случае посмотрите видео на сайте www.airtrax.com – впечатляет!



Вся хитрость – в колесах «Эйртрекс».

Разумеется, для управления «Сайдвиндером» обычная баранка не годится. Вместо нее в правой руке оператора нечто вроде джойстика. Куда его отклонить, туда машина и пойдет параллельно самой себе. Хотите повернуть – вращайте рукоятку, как ручку газа на мотоцикле. Электронные «мозги» уловят желание водителя и дадут команды двигателям, чтобы движение «Сайдвиндера» точно соответствовало направлению и величине отклонения рукоятки. Проще, как говорится, не бывает. Но сколько умных голов поработало, чтобы добиться этой простоты!

ОВАЛ ШЕСТЕРНИ

Премию за лучшее новшество года на прошедшей во Франкфурте выставке «Автомеханика-2004» получили фирмы «КонтиТех» (ContiTech) и «Литенс Отомотив Груп» (Litens Automotive Group), придумавшие… овальную шестеренку. Речь идет о ременном приводе распредвалов, потеснившем сегодня цепную передачу. Гибкий зубчатый ремень всем хорош, еще увеличить бы срок его службы, чтобы вовсе исключить замену из перечня сервисных работ.

Исследования показали, что причина преждевременного износа ремня – колебания, вызванные неравномерным сопротивлением распредвала. Когда кулачок начинает открывать клапан, усилие на ремне возрастает. Для компенсации рывков неплохо бы в этот момент «притормозить» коленчатый вал, что, увы, нереально. Зато можно замедлить движение зубьев ведущего шкива, если сделать его… овальным. Такой «умный» шкив «Смарт Спрокет» (Smart Sprocket) и запатентовала фирма «Литенс».

Результаты превзошли ожидания: усилия на ремне снизились на 40%! Появилась возможность либо сделать его на 1/3 уже, либо, при той же ширине, «вечным». Разумеется, овальный шкив потребовал изменить и конструкцию натяжного устройства, и строение самого зубчатого ремня. Этим уже занимались разработчики «КонтиТех».



Новая система на двигателе внешне почти не отличается от обычной.



Схема привода «КонтиТех» – «Литенс»: 1 – овальный шкив; 2 – модернизированный натяжной ролик.

Премьера нового привода кулачковых валов состоится под капотом «Ауди» на двигателях TFSI (турбонаддув+непосредственный впрыск бензина). Такие моторы должны выполнить нормы Евро IV и Евро V, а их ременная передача станет необслуживаемой.

РЕЗИНОВЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ

На выставке грузовых автомобилей в Ганновере фирма «Сименс VDO» показала интеллектуальную систему контроля шин Tire-IQ-System. Хотя основное предназначение устройства – контроль давления воздуха, возможности его значительно шире. Начнем, однако, именно с давления. Подобные системы становятся обычными в автомобилях. Но TIQS стоит среди них особняком. Здесь датчик никак не связан с вентилем, а заварен в резину покрышки. Скорее даже «зажарен» – ведь температура вулканизации достигает 185°C при давлении 28 бар! Тем не менее, тонкое электронное устройство выдерживает эти адские условия в течение получаса. Далее, в датчике нет источника питания, необходимая энергия наводится индуктивным методом (примерно как в трансформаторе) через приемно-передающую антенну. Это всего-навсего проволочка, заложенная в том же слое резины по окружности колеса. В результате вращение колес никак не сказывается на процессе обмена информацией с установленным вблизи колеса приемо-передатчиком.

Теперь о других возможностях системы. Поскольку датчик навсегда связан с шиной, он не только передает бортовому компьютеру данные о типе, размерности и дате изготовления покрышки, но и запоминает такие подробности, как пробег, перестановки колес и т. п. В итоге водитель загодя узнает об окончании ресурса, а если колесо окажется вдруг на другом автомобиле, оно не будет ошибочно принято за новое и отсчет пробега просто продолжится.

Само собой, вся эта система применима и на легковом автомобиле – с грузовиков начали потому, что для магистральных перевозок с их огромными пробегами и бесчисленными колесами на автопоезде она актуальнее.

Этому дальнобойщику не надо заботиться о состоянии шин: 1 – приемно-передающий блок автомобиля; 2 – датчик; 3 – антенна датчика; 4 – дисплей водителя с информацией о самочувствии шин.

МУЗЫКАЛЬНАЯ ПОДВЕСКА

При упоминании аудиосистем «Боус» (Bose) возникают четкие ассоциации с великолепным звучанием и немалой стоимостью. Теперь, однако, этот имидж может претерпеть изменения. Нет, не в худшую сторону, просто «Боус» плавно подошел и к... активным автомобильным электроподвескам. Мы уже знаем про пневмо- и гидроподвески. Но, видимо, в погоне за мощностью своих усилителей и громкоговорителей фирма достигла такого уровня, что может запросто раскачать (или успокоить) кузов автомобиля. Надо «только» вместо обычных стоек подвески поставить линейные электромоторы. В них роль вращающегося ротора играет якорь, поступательно движущийся в поле статора.

Теперь задумаемся: так ли уж отличается такая система от динамика? В нем ведь тоже катушка движется вместе с диффузором, создавая колебания воздуха. И кому, как не специалистам фирмы «Боус» знать все о возбуждении или демпфировании этих колебаний? Вот и получается, что принципиально кузов автомобиля можно уподобить диффузору динамика, который должен быть неподвижен относительно дороги при вертикальных перемещениях колес. Разумеется, чтобы погасить такие воздействия, требуются не ватты, а киловатты, но такие усилители и электромоторы уже созданы.



Примерно так выглядит электрическая стойка Мак-Ферсона.

Что ж, программисты разработали алгоритмы, электрики создали стойки с линейными двигателями, усилители уже были... Осталось поверить теорию практикой. И такая проверка прошла успешно. Экспериментальный лимузин, оборудованный подвеской BSS (Bose Suspension system), оставался невозмутим при самых резких маневрах – поворотах, разгоне, торможении. Никаких кренов, клевков, приседаний, минимальные толчки от ухабов.

Самое интересное, что упомянутые двигатели порой работали как генераторы, они гасили колебания, запасая энергию в буферной батарее суперконденсаторов. И на круг вышло, что новая подвеска потребляла энергии на 30% меньше, чем климатическая установка!

По мнению разработчиков, для серийного производства электроподвеска созреет года через четыре. Тогда – прощайте, амортизаторы!



«ГАЗ считает недопустимым переоборудование автомобиля без согласования с заводом».

Олег Филимонов, главный конструктор грузовых автомобилей – заместитель главного конструктора ОАО «ГАЗ».

ПОНЯТИЕ РАСТЯЖИМОЕ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО **АВТОРА**

Вы тоже наверняка видели эти машины – необычно длинные пассажирские «газели». Узнать об их происхождении было любопытно, но не слишком просто. Интернет оказался бессилен, да и рекламы практически нет.

Собственное расследование показало, что можно найти как минимум две разновидности автомобилей с индексами АТС-3287-0000010 и АТС-3274-0000010. Конечный результат детективной деятельности оказался удачным: удалось выяснить, что 20-местные АТС-3287 производил «Завод автомототехники малых серий». Именно производил – до февраля 2004 года. На контакт его представители не пошли. Впрочем, по документам (а на них удалось-таки взглянуть) все в порядке – в свидетельстве о регистрации четко указаны индекс и характеристики: 20 пассажиров и 4110 кг полной массы.

ЧТО СКАЗАЛ КОНСТРУКТОР?

Несколько месяцев назад в разговоре с главным конструктором грузовых автомобилей ОАО «ГАЗ» Олегом Филимоновым автор задавал вопрос о происхождении 20-местных машин и возможности создания в семействе «газелей» модификаций с увеличенной грузоподъемностью. Ответ последовал категорически отрицательный: размерность узлов не рассчитана на тяжелые версии – полная масса не должна превышать 3500 кг! По словам главного, непременно возникнут проблемы с тормозами и управляемостью, а возможно, и с рулевым управлением. Звучит пугающе. Значит, никаких двухтонных грузовиков и 20-местных автобусов?

Действительно, увеличение полной массы на 600 кг не может пройти бесследно. Особенно для передней подвески, на которую придется 1540 кг вместо расчетных 1240 кг. Тут даже шины нужны другие. Впрочем, это как раз наименьшая из проблем – покрышки размерностью 185/75R16C с нагрузочным индексом 104 производят в России в изобилии. Нельзя ставить лишь прежнюю, узкую резину 175R16C с индексом 98.

Как тут не вспомнить показанную на МИМС-2004 длинную «Газель», изготовленную непосредственно на заводе! Но это – не более чем концепт, по словам нижегородцев, так что никакого противоречия нет.

Если первый этап расследования не слишком удался, то вторая ниточка потянулась неожиданно легко – машины с индексом 3274 в Нижнем Новгороде выпускал официальный дилер ГАЗа «Автосервис Центр». Его 20-местные машины узнаваемы по распашной боковой двери (на других автобусах она стандартная, сдвижная). Всего таких изготовлено 35. В настоящее время «Автосервис Центр» производит только 12-местный вариант длинной «Газели». Производство 17- и 20-местных машин прекращено, хотя «Одобрение типа» за номером 00013607 на них имеется. Причина понятна: с июня вступили в действие новые требования. Автобусы для маршрутных перевозок должны оснащаться антиблокировочной системой тормозов, а ее ставят только на маршрутки. Длиннобазные




Двенадцать комфортабельных кресел с ремнями и подголовниками.



Дверь с электроприводом из Самары.



Теперь – окраска и вырезание отверстий для стекол.



Вставка длиной 1260 мм полностью меняет впечатление от объема.

машины делали из грузовых фургонов ГАЗ-2705, которые ABS не оснащаются. Кроме того, 20- и 17-местные машины выходят за 3,5-тонное ограничение полной массы.

Удлиненный автобус на 12 пассажиров вполне вписывается в заводские требования. С ним и познакомимся.

РАСТЯНИ МЕХА, ГАРМОШКА!

В салоне дюжина пассажирских кресел с регулируемыми спинками, подголовниками и подлокотниками от 6-местного «Соболя». В ширину их умещается только три, а с проходом – два, так что дополнительные 1260 мм длины пришлось использовать по полной программе, чтобы установить пять рядов. На каждом кресле есть ремни безопасности, благо установка их не вызывает сложностей – подходят штатные места крепления. Еще одна особенность – электропривод сдвижной двери. Теперь ее открывает водитель и закрывает нажатием кнопки.

Разница в динамике разгона по сравнению с обычной «Газелью» едва ощутима, как и изменение плавности хода незагруженной машины. Маневренность, конечно, снизилась, поскольку при колесной базе 4160 мм против стандартных 2900 и неизменных углах поворота колес увеличение радиуса поворота примерно на 40% вытекает из простейшей геометрической задачи.

Удлинение базы именно на 1260 мм объясняется просто: такова длина одной секции кузова. К слову, бортовые варианты «газелей» удлиняют только на 900 мм. Технологический процесс несложен: поступающий в «Автосервис Центр» фургон разбирают и снимают с рамы. После этого рама идет в соседний цех, где ее разрезают и удлиняют, а распиленный поперек кузов устанавливают на стапель для сборки. Пока рядом сваривают новые панели пола и потолка с каркасом, идет работа над рамой. «Автосервис Центр» заказывает специальный профиль, размеры и прочность которого соответствуют материалу исходной рамы. Результаты более чем годичной эксплуатации 20-местных машин не выявили серьезных дефектов, но средний срок переборки передней подвески сократился со 120 до 70 тысяч километров.

ЗАПИСКИ ПОСТОРОННЕГО

Что ни говори, а длинная машина – своего рода заявка на большее число мест, на большую массу и т.д. Если нельзя, но очень хочется, то можно – гласит народная присказка. Увы, для официальных документов такая формулировка недопустима. Есть разные точки зрения – ГАЗ придерживается осторожной и консервативной позиции, и это понятно. Кто лучше него знает собственное детище, его возможности и резервы?

В то же время в силу вполне понятных технологических причин ГАЗ не может оперативно и гибко создавать сотни модификаций своего автомобиля, заполняя самые мелкие сегменты рынка. Спрос на 17- и 20-местную «Газель» есть, это очевидно. Причем основным ее применением наверняка станут пригородные и городские (маршрутные) перевозки.

Так можно или нельзя? Сегодня ответ однозначен – сертификация нового транспортного средства, изготовленного на базе серийного автомобиля, невозможна без одобрения завода-изготовителя.

Правильно ли это? Мнение автора – нет. Если модифицированный сторонней фирмой автомобиль не отвечает заводским ТУ, но укладывается в сертификационные требования, преград для выпуска быть не должно. Только при таком положении дел завод вправе снять с себя ответственность за проблемы с «тюнинговыми» машинами. А вот за чем он действительно должен следить – чтобы модифицированные без его согласия машины не носили заводскую эмблему (а в нашем случае – не назывались «Газелью», пусть и удлиненной). Но это проблемы юристов, а не инженеров…

P.S. Детективный запал не пропал даром: задавшись целью выяснить, можно ли приобрести пассажирскую «Газель» с документированной полной массой 4110 кг (!), легко нашли новый автомобиль за 420 тыс. рублей. Правда, сертифицирован он как просто «автобус», а не «автобус для маршрутных перевозок». Но это уже другая тема…. □



Двадцатиместные автобусы «Завода автомототехники малых серий» успешно трудятся на пригородных маршрутах.



ВАЗ-21103

1,5 л, 91 л. с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, 3 года.

КАК ПОПАСТЬ В ДЕСЯТКУ

МАКСИМ САЧКОВ. ФОТО: **ГЕОРГИЙ САДКОВ**

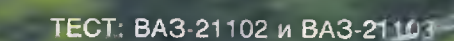
Семейство ВАЗ-2110 – самое полноценное среди остальных отечественных моделей. Помимо разных кузовов – седан, универсал, хэтчбек, предлагают еще и два варианта двигателей одинакового объема, но с разным количеством клапанов, а соответственно, и характеристиками. За то время, что Волжский автозавод выпускает «десятки» с восьми- и шестнадцатиклапанными моторами, журнал опубликовал множество материалов об испытаниях, эксплуатации, ремонте этих автомобилей. Однако регулярно раздаются звонки читателей с вопросами: что брать, какой двигатель лучше?

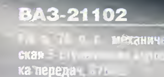
На нашем тесте – две представительницы «десятого» семейства, ВАЗ-21102 и ВАЗ-21103. Разница в ценах восьми- и шестнадцатиклапанной модели сейчас около 6 тыс. рублей. Безусловно, речь идет об одинаковых комплектациях, ибо «сто вторая» в варианте «люкс» с обогревом передних сидений, противотуманными фарами, спойлером с дополнительным стоп-сигналом, маршрутным компьютером и т. д. обойдется дороже более мощной ВАЗ-21103 в простенькой комплектации «стандарт». И пока покупатель думает, за что лучше платить – за мотор или за опции, начнем сравнивать автомобили.

С МЕСТА В ПРОБЕГ

«Десятки» с шестнадцатиклапанными двигателями ВАЗ-2112 привлекают, в первую очередь, показателями мощности и крутящего момента – они выше, чем у моторов ВАЗ-2111 с двумя клапанами на цилиндр. Однако победа тут далеко не чистая. Максимальные показатели «шестнадцатиклапанник» выдает при более высоких оборотах коленчатого вала.

Старт со светофора при одинаковой квалификации водителей безоговорочно выиграет «сто третья». Наши замеры динамики на Дмитровском полигоне показали, что уже к 60 км/ч ВАЗ-21102 уступает полсекунды, а к сотне разница





ВАЗ-21102

[illegible] механиче-ская [illegible] ка передач [illegible]

увеличивается до полутора. При дальнейшем наборе скорости отрыв только увеличивается, да и «максималки» отличаются существенно – 169,5 и 181,1 км/ч. Однако мотор ВАЗ-2112 поначалу раскручивается довольно неохотно, и лишь после 3500 стрелка тахометра заторопится к красной зоне. «Одиннадцатый» двигатель наделен более ровной характеристикой – он везет равномерно, уступая оппоненту лишь на высоких оборотах.

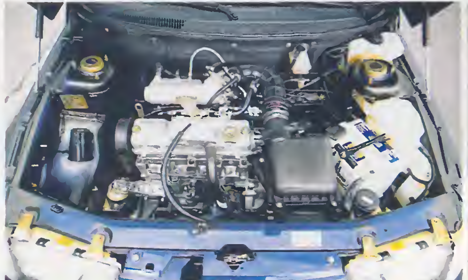
Это подтверждают замеры эластичности. При разгоне на четвертой передаче с 60 до 100 км/ч преимущество «шестнадцатиклапанника» минимальное – 14,4 против 14,2 с. А в интервале 80–120 км/ч на пятой более мощный и «моментный» двигатель ВАЗ-2112... уступает 3,7 с! Происходит это потому, что во втором случае мотору приходится раскручиваться с более низких оборотов, то есть в невыгодном для многоклапанника диапазоне.

В общем, толкаться в городских пробках удобнее на «десятке» с двигателем ВАЗ-2111. Лишний раз не приходится играть сцеплением и газом, чтобы машина не дергалась и не глохла. Лучшую эластичность ВАЗ-21102 продемонстрирует и за городом – на обгонах или при подъеме. Там, где «сто третья» попросит пониженную, восьмиклапанный мотор освободит водителя от лишних переключений. Однако если на обгоне надо резко ускориться, то безопаснее это делать на ВАЗ-21103, правда, с одним условием – на пониженной передаче, поддерживая высокие обороты.

Впрочем, у ВАЗ-21102 есть еще одно достоинство, о котором многие не знают, – экономичность. «Десятка», надо отдать ей должное, и так славится довольно скромным аппетитом, а с восьмиклапанным двигателем особенно. На трассе ВАЗ-21102 может выиграть до 0,5 л/100 км. Правда, это справедливо при разрешенных Правилами скоростях. Режим «газ в пол» и скорость от 110 км/ч столь же предсказуемо выведут в лидеры более мощный автомобиль.

Кстати, для обеих завод рекомендует бензин АИ-95. И если для «шестнадцатиклапанника» с довольно высокой степенью сжатия (10,5) это еще оправдано – на низкооктановое топливо он часто реагирует детонационными стуками, – то уж мотор ВАЗ-2111 (степень сжатия – 9,9) безболезненно переваривает «девяносто первый». Доказано многолетней эксплуатацией редакционных машин.

ВАЗ-21102 и 21103 различают по 13- и 14-дюймовым колесам. Вентилируемые тормозные диски, спрятанные за ними, также разного диаметра. Устанавливая большие колеса и диски на ВАЗ-21102, многие ошибочно полагают, что машина будет, простите за каламбур, быстрее замедляться. При затяжных торможениях, например на горных серпантинах, «сто третьи» тормозные диски увеличенного


Одно из достоинств ВАЗ-21102 – легкий доступ к большинству узлов и агрегатов.


Шестнадцатиклапанный двигатель ВАЗ-21103 накрыт пластиковой крышкой, как на импортных автомобилях.


На ВАЗ-21103 полностью вывернутые колеса задевают за подкрылки. С такой проблемой сталкиваются многие владельцы.



На большинство «десяток» с восьми- и шестнадцатиклапанными моторами тонированные стекла устанавливают на заводе.


Расстояние до нейтрализатора на «низких» колесах 175/70R13 – 130 мм, а до глушителя – 140.

диаметра действительно эффективнее – благодаря большей площади они лучше охлаждаются. Однако в обычных условиях, в городе или на трассе, вы вряд ли заметите разницу. Чтобы не быть голословным, приведу цифры: на тестовой ВАЗ-21103 тормозной путь со 100 км/ч составил 56,5 м, а на ВАЗ-21102 – 55. Как видите, «сто вторая» даже перетормозила свою противницу – судя по всему, пособили штатные покрышки с лучшими сцепными свойствами.

С «ДЕСЯТКОЙ» ПО ЖИЗНИ

На первых порах расходы на содержание восьми- и шестнадцатиклапанной «десятки» вряд ли будут отличаться. Периодичность планового техобслуживания для этих машин одинаковая, да и за работу большинство дилеров просят равновеликие суммы. Правда, не стоит забывать о расходных материалах и запчастях – стоимость некоторых деталей для ВАЗ-21103 в 1,5–2 раза выше.

После того как гарантия заканчивается, многие отказываются от недешевого дилерского обслуживания, доверяя машину знакомому автосервису или ремонтируя ее своими силами. Под капотом «сто третьей» тесно. Добираясь до некоторых узлов или деталей, иногда приходится выполнять больше операций, чем на ВАЗ-21102. Пример – замена свечей. Зато гидрокомпенсаторы в приводе клапанов позволяют владельцу ВАЗ-21103 не вспоминать о систематических регулировках зазоров.

В отличие от мотора ВАЗ-2111, на «шестнадцатиклапаннике» при обрыве зубчатого ремня обычно страдают клапаны, а иногда и детали шатунно-поршневой группы. Правда, в последнее время такие случаи нечасты, но от покупки низкокачественной или поддельной детали никто не застрахован.

Не лучшее место под капотом ВАЗ-21102 отвели компоновщики модулю зажигания – внизу перед двигателем. Штурмовать даже неглубокий брод надо очень осторожно, иначе сухим из воды не выйти. На «сто третьей» модуль расположен на верхней части мотора и закрыт пластиковой крышкой.

На «десятки» еще в конце прошлого столетия стали устанавливать нейтрализаторы. Сегодня купить ВАЗ-21103, не удовлетворяющий нормам Евро II, довольно сложно. А вот автомобиль с восьмиклапанным двигателем – вполне реально. Кстати, в их числе оказалась и машина, попавшая на наш тест. Удивительно, что одна из самых дорогих отечественных моделей продолжает загрязнять атмосферу. По неофициальной статистике, этот узел у внимательных хозяев живет довольно долго. К тому же разница в ценах на «десятки», отвечающие разным экологическим требованиям, практически неощутима.

Владельцу экологически чистой «десятки» стоит помнить еще об одном важном параметре – дорожном просвете. Нейтрализатор в системе выпуска подвешен ниже остальных элементов. Правда, он уменьшает клиренс всего на 10 мм.

Подводя итог, замечу, что восьми- и шестнадцатиклапанные «десятки» примерно в равной мере наделены достоинствами и недостатками. Это, кстати, подтверждает соотношение продаж – машины с двигателями ВАЗ-2111 и 2112 покупают примерно одинаково. Надеемся, ассортимент двигателей для российских машин в будущем расширится, а отличий у агрегатов станет больше. Выиграют все – у дилеров вырастут продажи, у покупателей появится богатый выбор, а у журналистов – больше поводов для подобных тестов. □

Автомобили предоставлены фирмой «ЛАДА» НА ВАРШАВКЕ», тел. 542-43-43.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ВАЗ-21102	ВАЗ-21103
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4265	
ширина	1680	
высота	1420	
база	2492	
Снаряженная масса, кг	1020	1035
Время разгона 0–100 км/ч, с	14	12,5
Максимальная скорость, км/ч	170	185
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
загородный цикл	5,7	6,1
городской цикл	10	9.8
смешанный	7.3	7.4
Двигатель	бензиновый	
	распределенный впрыск	распределенный фазированный впрыск
Расположение, число цилиндров	Р4	
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см³	1499	1499
Мощность, кВт/л. с.	57,2/78	66,7/91
при об/мин	5400	5600
Крутящий момент, Н·м	116	128
при об/мин	3000	3700–3900
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное, без гидроусилителя	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	175/70R13	175/65R14 185/60R14

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ В МОСКВЕ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ, РУБ.

	ВАЗ-21102	ВАЗ-21103
Двигатель в сборе	26 000	42 000
Головка цилиндров в сборе	7500	12 150
Блок цилиндров	5800	5500
Распредвал	600	800
Коленвал	1900	1350
Ремень ГРМ	150	250
Провода высоковольтные	450	900
Водяной насос	250	400
Диск колесный	400	700

РЕЗЮМЕ

ВАЗ-21102 – «десятка» с восьмиклапанным двигателем предназначена для людей, привыкших ездить расчетливо. Хорошо подходит на роль автомобиля для небольшой семьи.

+ Тяговитый двигатель, способность потреблять АИ-91, относительная простота ремонта и обслуживания.

– Низкое качество запчастей и комплектующих в торговле, отсутствие нейтрализатора (на части машин).

РЕЗЮМЕ

ВАЗ-21103 – какой же русский не любит быстрой езды? Хорошая заготовка для тюнинга: динамичный двигатель не лучшим образом сочетается с мягкой подвеской и неострым рулевым управлением.

+ Современная конструкция двигателя, хорошие скоростные показатели, соответствие Евро II.

– Низкое качество запчастей и комплектующих в торговле, необходимость применять АИ-95, посредственная эластичность.



АВТОПАРК РОССИИ: ВПЕРЕД, В БУДУЩЕЕ!

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

На протяжении четырех номеров вы знакомились с материалами из нашей книги «Россия за рулем», получив достаточно полное представление об автомобильном парке Москвы и Санкт-Петербурга. А в предыдущем номере ЗР мы впервые раскрыли подробную структуру всего «иномарочного» парка страны по моделям и их возрасту, определили лидеров. В этом номере продолжим рассказ о том, на чем ездят россияне в разных регионах нашей страны.

К сожалению, пока осталась неосуществленной идея показать структуру всего «иностранного» парка России не только по маркам, но и по моделям. Если фаворитов среди отечественных автомобилей определить еще можно (первые места делят между собой ВАЗ-2101 и ВАЗ-2106), то с иномарками все гораздо сложнее.

Сумятицу в стройную картину внесли «праворукие» автомобили из Японии, которые сегодня составляют около 28% всех зарубежных. В Стране восходящего солнца существовала (и существует поныне) очень сложная, запутанная система маркировки: одна и та же модель могла в разные годы (а то и одновременно) носить совершенно разные имена. Полных каталогов соответствия на русском языке, насколько мы знаем, не существует, поэтому пока невозможно подсчитать, скажем, сколько всего по нашим дорогам бегает автомобилей «Тойота-Королла». Под таким именем она выпускалась для европейского и американского рынка, а на внутреннем и азиатском могла быть и «Короллой», и «Терселом», и «Спринтером» (у этих моделей минимальные отличия), «Карибом» (универсал), а то и вовсе «Алтисом». На рынках других стран она тоже появлялась под самыми разными псевдонимами – тут и «Алтис», и «Тазз», и «Призм»…

И это только одна модель (сейчас, к примеру, у «Тойоты» на конвейерах их 57, а сколько было?), но ведь есть еще и «Ниссан», и «Мицубиси», и другие… В разное время разными путями они попали в Россию, осели в разных ее уголках и были записаны в регистрационных отделах ГИБДД как бог на душу положит. Помните, даже в «образованной» столице на учете стоят 100 автомобилей с записью в техпаспорте «иномарка» (еще у 30 записано «самодельная иномарка»!) – что уж говорить о глухой провинции… Результат – в далеко не самой «автомобилизированной» Республике Коми 150 тысяч автомобилей, состоящих на учете, представляют 720 моделей, а в Краснодарском крае (на учете 977 тысяч) их уже 1230! Разобраться в этом море, как-то систематизировать модели ни нам, сотрудникам журнала, ни компьютеру пока не под силу. Что же – в планах редакции следующий выпуск сборника «Россия за рулем», где мы надеемся дать более полную и подробную картину автомобильной жизни страны. Ну а пока предлагаем вашему вниманию «рейтинг популярности» отдельных моделей в некоторых регионах европейской части России – не самых бедных, не самых богатых, но – разных.

В трех из четырех регионов первую десятку составили только отечественные автомобили. Причем во всех на первом месте – «шестерка» ВАЗ-2106, на втором – «копейка» ВАЗ-2101 (снята с производства 20 лет тому назад!), далее в разной последовательности «запорожцы» ЗАЗ-968, «четыреста двенадцатый» и «сороковой» «москвичи»… Говорить о популярности иномарок в этих регионах пока не приходится: в Коми только на 29-м месте появляется «Ауди-100» (0,7% парка), в Краснодарском крае на 28-м – «Фольксваген-Пассат»

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МАРКИ АВТОМОБИЛЕЙ В РЕСПУБЛИКЕ КОМИ, КАЛИНИНГРАДСКОЙ, АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТЯХ, КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ
(в % от всего парка)



НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ И ЮЖНОМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГАХ (в % от всего парка)

Марка	Южный федеральный округ	Северо-Западный федеральный округ
«Опель»	1,4	4,5
«Фольксваген»	1,3	5,5
«Мерседес-Бенц»	1,1	2,7
«Ауди»	1,1	3,0
«Тойота»	1,1	1,7
«Форд»	1,0	3,5
БМВ	0,9	1,6
«Ниссан»	0,6	1,1
«Мицубиси»	0,4	1,0
«Дэу»	0,3	
«Вольво»		0,3

(0,5%), он же в Астраханской области 35-й (0,4%). И только в самой западной – Калининградской области иномарки «правят бал», но и там в десятке лидеров все те же «копейка», «Запорожец» и «Москвич-2140». Да и заграничные машины молодостью, судя по всему, не блещут: пять из семи моделей уж лет 10 как сняли с производства в Германии, да и остальные две вряд ли представляют последнее поколение. А стоит углубиться в список чуть дальше, видно: в автопарке «западноевропейской» Калининградской области ЗАЗ-966 чуть больше, чем «народных» «фольксвагенов-поло» (583 и 582 соответственно). Вот такая мы Европа…

В Северо-Западном округе иномарки составляют 37% автопарка, а в Южном – всего 16% (в среднем по РФ – 19%). С одной стороны, сравнивать их не совсем корректно. Но с другой – количество иностранных автомобилей различается не слишком сильно (850 и 520 тыс.), а по возрасту они и вовсе близки. И в Северо-Западном, и в Южном округе в прошлом году добавилось лишь по 3% совсем новых автомобилей, а старые (старше 7 лет) составляют три четверти – 76% парка. На Северо-Западе автомобилей до трех лет 9%, от 3 до 7 – 15%, на Юге – 10 и 14% соответственно. Так что куда ни кинь взгляд – Родина у нас одна… Отрадно то, что жизненный уровень пусть медленно, но все-таки повышается, а значит, автопарк растет (быстро) и молодеет (пока медленно).

Основания для такого оптимизма есть. Во-первых, доходы населения мало-помалу растут, если автопарк ежегодно пополняется почти миллионом легковых автомобилей (в 2003-м – на 869 675 штук, и это с учетом выбывших!). По прогнозам аналитиков, к 2010 году в стране будет 31–32 млн. автомобилей (сейчас, напомню, 23,3 млн.). Это предполагает ежегодный прирост в 5%. Только за счет роста доходов такого не достичь (разве что нефть будет по 100 долл. за баррель – тьфу-тьфу-тьфу!), поэтому – во вторых – все больше автомобилей продается в кредит. К сожалению, и тут точных цифр и серьезной аналитики не так много: существующие оценки объема таких продаж расходятся в 2–3 раза! К примеру, по одним данным, каждый второй ВАЗ продается в кредит, а к концу 2004 года объемы кредитования покупателей могут достичь уже 70%. По другим данным, этот уровень в 2003 году оценивался в 15–20% от общего количества. Учитывая прирост продаж в кредит в 2004 году на 50–70%, можно смело говорить о том, что в 2005-м таким образом будет продаваться 25–35% автомобилей. До США, где в кредит покупают 95% автомобилей, нам еще, конечно, далеко, но тенденция очевидна.

По прогнозам аналитиков, в 2010 году в России будет 31–32 миллиона легковых автомобилей.

Причем в дальнейшем парк станет пополняться главным образом новыми иномарками. К примеру, в прошлом году их продажи выросли на 93,7% по сравнению с 2002-м! И в этом году предполагается рост на 65–80%; продажи вплотную приблизятся к отметке 400 тыс. штук. При этом доля иномарок, произведенных в России, должна увеличиться в общем объеме реализации с 25 до 32%.

Меняется наш рынок и в ценовом аспекте. Самыми высокими темпами растут продажи в секторе от 10 до 15 тыс. долл. (в первую очередь по кредитным схемам) – в 2,7 раза всего за год! В два раза больше за год россияне выложили в 2003 году за дорогие автомобили (свыше 50 тыс. долл.). Это если считать по сумме затраченных средств, а вот по количеству проданных автомобилей лидируют, естественно, недорогие иномарки (10–13 тыс.), собранные в Корее и России. Вместе с новыми отечественными автомобилями (ценой 6–9 тыс. долл.) они и составят основу российского парка в ближайшие пять лет. □



В РОССИИ – ТОЛЬКО НА «ЛАНСЕРЕ»...

ТИМ ТОУЗЕР
(Tim Tozer)
Родился в 1959 году в городе Альдершот (Великобритания). По образованию менеджер, окончил Лафборовский Технический Университет. С июля 2004 года – президент и главный исполнительный директор «Мицубиси мотор Европа» (Mitsubishi Motors Europe B. V.).

С президентом и главным исполнительным директором «Мицубиси мотор Европа» Тимом Тоузером беседует главный редактор «За рулем» Петр Меньших.

Ваш предшественник, Штефан Якоби, говорил о четырнадцати плановых моделях в ближайшие три года. Это остается в силе?

– Да, этот план осуществляется. С тех пор как состоялся ваш разговор, несколько моделей уже на рынке.

Появятся новые вседорожники, пикапы, и, что особенно интересно для российского рынка, – к выпуску готовится новое поколение «лансеров».

В одном из номеров журнала мы отвечали на довольно каверзный вопрос читателя: надо ли ему продавать свой «Лансер» после всех событий вокруг «Мицубиси»?» Как звучал бы ваш ответ сегодня, если бы речь шла не о продаже старого, а о покупке нового автомобиля?

– Скандалы вокруг «Мицубиси» в основном связаны с японским рынком, а представленные на нем автомобили, как вы знаете, весьма специфичны. Новое руководство фирмы Японии решает эти проблемы, стремясь избежать ощутимых потерь для клиентов. Другой конфликт был связан с грузовыми автомобилями. Что касается Европы, то здесь в общей сложности было отозвано около 12 тысяч автомобилей, что в масштабах европейского отделения «Мицубиси» совсем незначительный объем.

И все-таки, ваш ответ?

– Его нетрудно предвидеть. Конечно, да. Новые процессы в компании направлены на то, чтобы подобные проблемы не могли повториться. Меры, которые теперь принимаются по гарантии качества, гораздо жестче, чем у многих производителей.

Уровень продаж в Японии и США у «Мицубиси» падает, а в Европе растет. Почему европейцы оказались более лояльными к марке, чем «родные» японцы?

– Очень трудный вопрос, тем более что я в «Мицубиси» человек новый. И все же более 30 лет «Мицубиси» продает свои автомобили в Европе. Здесь, я полагаю, «три бриллианта» имеют репутацию машин с привлекательным дизайном, хорошо технически оснащенных, которые практически не знают поломок. В Японии несколько иная ситуация. Там не будешь слишком активно рекламировать даже новые модели, поскольку еще в памяти упоминавшиеся скандалы и спрос на «Мицубиси» не слишком велик. Однако, мне кажется, ситуация и в Японии скоро изменится – объемы продаж «Мицубиси» начнут расти. Ситуацию же в Соединенных Штатах анализировать сложнее.

Зато у вас очень успешные продажи в России. «Мицубиси» сегодня у нас в десятке по продажам с учетом и российских производителей – отличный результат. Но иномарки, которые оказались впереди вас, имеют свои производства в России. Кроме «Тойоты», где тоже уже поговаривают о возможности организовать местную сборку. Что вы думаете о перспективах производства в России?

– Я уже сейчас хорошо представляю, какую чрезвычайно важную роль играет для нас российский рынок, который расширяется вместе с ростом благосостояния населения. У меня все больше зреет убежденность, что наступит время, когда и нам придется всерьез рассматривать такую возможность. Не исключено, что это произойдет уже в ближайшие три-пять лет, хотя в данный момент у «Мицубиси» нет планов развития собственного производства в России. Но как знать: если такой шаг будет сулить нам заметную прибыль, мы пойдем на него. Уже сейчас Россия – импортер номер два для «Мицубиси» в Европе.

Обычно, когда новый человек приходит в руководство, он приносит с собой и новые идеи.

– Мои идеи достаточно просты и связаны в целом с развитием «Мицубиси» в Европе. Я убежден: мы должны дать

возможность нашим импортерам работать более самостоятельно, а не стараться все централизовывать. «Мицубиси» довольно большая компания и пытаться ей управлять из единого центра, на мой взгляд, просто нелепо. Куда продуктивнее заниматься развитием дилерской сети. Люди на местах гораздо лучше меня знают, что им делать, как продавать наши машины.

Какова дальнейшая судьба совместных проектов «Мицубиси» и «Даймлер-Крайслер»?

- Раньше у нас было стратегическое партнерство – «Даймлер-Крайслер» контролировала управление «Мицубиси». Теперь партнерство носит исключительно коммерческий характер. Совместная работа обязательно продолжится, но только там, где это будет взаимовыгодно. Продолжится, например, совместное производство автомобилей «Кольт» и «Смарт».

Почему в этом году команда «Мицубиси» ушла из ралли?

- Участие в ралли, как и в других видах спорта, чрезвычайно важно для нашего брэнда, поэтому уже в следующем году рассчитываем вернуться на трассы. Считайте, что в этом году мы просто ушли на каникулы, чтобы сэкономить силы для будущих побед. «Мицубиси» производит хорошие спортивные машины, способные побеждать конкурентов. Именно участие в ралли отличает нас от многих других, того же «Мерседеса» и «Крайслера». Так что имидж – спортивный, динамичный – остается при нас.

Интересно, на каком автомобиле вы ездите, скажем, в Амстердаме, где работаете, и на каком, думаете, вас встретят в России?

- В Амстердаме у меня пока вообще нет автомобиля – живу в гостинице и в офис хожу пешком (это занимает несколько минут). А когда переберусь в свой дом, мне одному не понадобится большой автомобиль. Я бы хотел в первую очередь управлять новыми моделями – «Аутлендером Турбо» или, может быть, трехдверным «Кольтом». Когда же приеду в Россию, мне потребуется автомобиль побольше, например «Лансер», с которым я не знаком. Поэтому в России – только на «Лансере».

«Лансер» уже протестирован в редакции, и подробнее его плюсы и минусы вы сможете обсудить с нашими испытателями. Это взаимно интересно. Давайте мы вас в Москве встретим на «Лансере»?

- Отлично. Договорились!

В беседе принимал участие Владимир Соловьев.

16 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ ПО СТРАНЕ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО



Екатеринбург. Аэропорт.

...Собственно, это был уже второй российский рейд автомобилей с тремя бриллиантами на капоте, но от прошлогоднего он заметно отличался. Серьезно расширилась география – в этом году 10 автомобилей «Мицубиси» останавливались уже в 20 городах, а кроме того, организатор пробега – дистрибьютор японской компании «Рольф Холдинг» организовал российские премьеры двух новейших моделей не в Москве, как обычно, а в регионах. Мини-вэн «Грандис» впервые показали в Новосибирске, а новый «Кольт» – в Екатеринбурге. Были в рейде и другие новинки – «Лансер Спорт 2,0», «Паджеро Эксклюзив 2»... Словом, было на что посмотреть!

За пять месяцев 10 автомобилей преодолели путь от Новосибирска до Урала, затем двинулись по городам Поволжья и юга России, а завершили рейд в Ставрополе. Протяженность трассы составила более 16 тыс. км!

И на каждой остановке, в каждом городе «мицубиси» привлекали внимание множества автомобилистов, среди которых было немало тех, кто только собирается купить или поменять машину. В течение двухдневных тест-драйвов каждый желающий мог сесть за руль заинтересовавшей его машины (а то и перепробовать все 10 моделей!), «прохватить» с ветерком (как правило, тесты проходили на летных полях местных аэродромов)... Присматриваетесь к вседорожнику? Пожалуйста, можно под руководством инструктора съехать с трассы чуть в сторону и почувствовать себя пилотом ралли «Париж–Дакар» за рулем легендарного «Паджеро»...

В каждом городе число желающих принять участие в мероприятиях рейда значительно превышало первоначальные прикидки организаторов. Ну и что? Они были готовы предоставить возможность всем, тем более что во многих местах региональные дилеры «выкатывали» дополнительные тестовые автомобили. В результате, скажем, в Перми за два дня «порулили» вволю почти 900 человек, в Нижнем Новгороде – около 800... Всего же участие в акциях приняли около 10 тысяч человек (это только те, кто зарегистрировались!).

Кстати, изучив одометры автомобилей после рейда, организаторы составили некий условный «рейтинг популярности» моделей «Мицубиси». При том, что пробег у них был примерно одинаковым, более других намотал «Паджеро» (ох, любят у нас большие полноразмерные вседорожники!), за ним с минимальным отрывом идут «Паджеро Спорт» и «Лансер». Огромным «спросом» пользовались новички «Кольт» и «Грандис», но они участвовали в рейде не с первого дня, поэтому шли вне конкурса. В любом случае «простаивающих» в ожидании «клиентов» автомобилей ни в одном городе замечено не было...

– Мероприятие всероссийского масштаба потребовало напряженной совместной работы на протяжении всех пяти месяцев, но мы довольны его итогами, – считает Дмитрий Роткин, генеральный менеджер направления «Мицубиси» в России. – Размах его обусловлен, прежде всего, растущим значением региональных продаж в общероссийском успехе марки. Именно сильная розничная сеть (сегодня она состоит из 54 дилеров по всей стране) позволяет компании оставаться одним из лидеров на российском рынке. Так что и в будущем мы собираемся продолжить подобные мероприятия, чтобы все наши друзья – как старые, так и новые – могли ознакомиться со всем модельным рядом компании, «пощупать» все машины, проехать за рулем. Это нужно для них, это важно для нас.

P.S. По результатам девяти месяцев 2004 года компания «Мицубиси» снова в числе лидеров российского рынка: продано 21 049 автомобилей, рост 71%. Видимо, есть тут вклад и регионального рейда...



Ставрополь. Юг.

ПО ОСЕННЕМУ СЧЕТУ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

НАШИ: ТРЕБУЙТЕ СКИДКИ!

Не требовалось быть провидцем, чтобы предсказать к осени сезонное снижение темпов продаж и, как следствие, некоторое падение цен. Так и случилось. Но этот год все-таки сильно отличается от 2003-го, тем более 2002-го: минувшее лето выдалось очень удачным для отечественных производителей. Даже консервативный столичный рынок легко переварил без малого 33,5 тысячи автомобилей ВАЗ (на 22,5% больше, чем в прошлом году). Так что ныне рынок живет довольно уверенно; резких колебаний не ожидалось и не ожидается. Да, снизились розничные цены на автомобили «Лада», но не слишком заметно. Хотя для покупателя – приятная не мелочь. Так, семейство «десяток» подешевело в среднем на 2–3 тыс. рублей, «Самары» – на 3–4 тыс. руб. Дешевле стала даже популярная в узких кругах трехдверная «Нива» – на 2–3 тыс. рублей! Самую дешевую «десятку» (седан ВАЗ-21102 в самой простой комплектации «норма» с восьмиклапанным двигателем) в Тольятти и Москве сегодня можно купить за 216–217 тыс., а уже за 225 тысяч найти хэтчбек ВАЗ-2112, а то и универсал ВАЗ-2111 (средневзвешенная цена всего «десятого» модельного ряда в октябре – 227 тыс. руб., а в июле была 232,5 тыс.). Для эстетов – самые разные «лады» в комплектации «люкс» с элементами тюнинга и кондиционером (250–260 тыс. руб.). А для самых патриотически настроенных граждан из числа ответработников и «новых русских» – удлиненный «Премьер» ВАЗ-21108 с двигателем 1,8 л за какие-то 275–315 тыс. руб. Налетай, подешевело!

Словом, нынешний сезон можно охарактеризовать как спокойный и благоприятный для покупателей. Практически любой отечественный автомобиль можно выбирать не спеша, даже поторговавшись с дилером в расчете на небольшую сезонную скидку, какой-нибудь бонус или подарок.

Долго ли пребудем в столь благостном состоянии, загадывать сложно. По осторожным прикидкам маркетологов, ничто не предвещает резких колебаний: продажи российских автомобилей в этом году выше прошлогодних, а заводы с растущим спросом вполне справляются. Самая модная и востребованная машина осеннего сезона – «Лада-114» (для тех, кто еще не разобрался в новой маркировке, это – рестайлинговая «девятка»). На втором месте – автомобили «десятого» семейства, на третьем – проверенные десятилетиями «семерки» ВАЗ-2107. Кстати, судя по всем опросам, немало автолюбителей в этом году решило воздержаться от покупки в ожидании рестайлинговой «восьмерки» («Лада-113»), «Калины», «Шевроле-Нивы» и «Шевроле-Нивы» с двигателем «Опель», а также «десятки» с двигателем 1,6 л. Для них уже есть хорошая новость от АвтоВАЗа: «Калина» в базовой комплектации будет продаваться по цене от 6 тыс. долл. (раньше заявляли – от 7 тыс.). Правда, продажи «Калины» начнутся не раньше января, так что цену, чего доброго, еще раз пересмотрят – и вряд ли в сторону снижения.

ИНОМАРКИ: SALE НАЧИНАЕТСЯ!

Наступают холода, и дилеры активно пытаются распродать автомобили 2004 модельного года, поэтому осень – традиционный сезон скидок и подарков. Тут каждый салон ищет свой «фирменный» подход. К примеру, компания «Ауди-Центр» предлагает всем покупателям трехлетнюю гарантию вместо двухлетней заводской, а «Очаково Моторс» (дилер марки «Ниссан») в дополнение к общей гарантии (3 года или 100 тыс. км пробега) дает еще год (или 20 тыс. км).

Появились и новые кредитные схемы. Так, компания БМВ вместе с «Райффайзенбанком» предлагала осенью «трешку» в кредит под 6,9% годовых; специально для этой программы срок рассмотрения заявок сократили до одного дня. Там же можно было присмотреть подержанные автомобили БМВ и «Мини» (кредит до трех лет под 10,9%) и мотоциклы БМВ (5,9% годовых).

Но самые смелые предложения ныне – у дилеров «Фольксвагена», которые обещают двухлетний кредит по изменяющейся ставке: 0,1% в первый год и 9% – во второй. Условия хорошие, да больно кусается цена «народных»… □

БОНУСНЫЕ ПРОГРАММЫ НЕКОТОРЫХ МОСКОВСКИХ АВТОСАЛОНОВ



ПАРАДОКСЫ ИМПЕРИИ VW

Бернд Пишетсридер стремится как можно скорее развеять разговоры о неудачах «Фольксвагена». Председатель правления и генеральный директор «Фольксваген груп», который одновременно отвечает и за качество продукции концерна, и за исследовательскую работу, и за развитие компании, упорно не соглашается с тем, что последний «Гольф» оказался не самым удачным и что вызов, брошенный «Мерседесу» началом выпуска «Фаэтона», не достиг цели.

В беседе со мной доктор Пишетсридер напомнил, что в первые месяцы этого года «Гольф» был бестселлером в Европе, а по поводу того, что новые модели отделений «Ауди», СЕАТ и «Шкода» недостаточно дифференцированы и конкурируют между собой, заявил: «Мы уже не говорим о платформах, речь идет о запчастях и системных модулях. До 2006 года у нас появится еще семь автомобилей гольф-класса, общий уровень производства которых в «Фольксваген груп» составит 2,3 миллиона».

А как же «Фаэтон» – самый большой в семействе «Фольксваген», собираемый на уникальном предприятии – «Стеклянной мануфактуре» в Дрездене? Фердинанд Пиех, предшественник Пишетсридера, намеревался выпускать 20 тысяч «фаэтонов» ежегодно. Этот автомобиль был призван составить конкуренцию «Мерседесу» S-класса. Однако реальные продажи «фаэтонов» составили всего 6 тысяч в год. По мнению некоторых аналитиков, это еще одно доказательство того, что нельзя продавать «Фольксваген» по цене от 90 тысяч евро и выше.

Пишетсридер не согласен и с этим: «Ведь полноприводный «Туарег», сопоставимый с «Фаэтоном» по цене и оснащенный такими же двигателями, стал фантастическим успехом компании». Проблема «Фаэтона», считает Пишетсридер, в том, что машины класса «люкс» слишком стандартны, а их покупатели чересчур консервативны. Вяло критикуя предшественника, он признает тем не менее, что сам сделал бы «Фаэтон» иначе – например, не трехобъемным седаном, а, скорее, оригинальным фастбеком.



РЭЙ ХАТТОН,
председатель жюри европейского конкурса «Автомобиль года»

«Бентли Континенталь GT», построенный на тех же узлах, что и «Фаэтон», продается лучше любого другого автомобиля по цене от 200 тысяч долларов. Теперь Пишетсридер договорился с генеральным директором «Бентли» Францем-Йозефом Пайфгеном отложить выход на рынок четырехдверной версии седана, полнее удовлетворять запросы на GT и ограничить производство «Бентли» десятью тысячами в год.

В «Фольксваген груп» семь брэндов, и правомерность существования каждого Пишетсридер с удовольствием обосновывает. Впрочем, есть одно исключение: «Существует мнение, что нам не особо необходимы «бугатти», но иметь их так здорово!» Через год Пишетсридер обещает выпустить первый суперавтомобиль «Бугатти-Вейрон» стоимостью миллион евро.

В целом три четверти сегментов мирового рынка отмечены присутствием автомобилей группы «Фольксваген». Цель концерна – довести этот показатель до 90%, расширив производственные ниши для каждого из своих брэндов. Оставшиеся десять процентов, на которые VW не претендует, – североамериканский рынок пикапов. «Все остальное из того, что мы можем сделать, – говорит г-н Пишетсридер, – мы будем делать».

Глава «Фольксваген груп» не видит проблемы и в том, чтобы создавать заднеприводные автомобили, хотя, с тех пор как прекратилось их производство, компания не представила ни одной такой машины. Пишетсридер отмечает, что заднеприводный седан C1, специально разработанный для «Фольксвагена» и претендующий в модельном ряду на место между «Пассатом» и «Фаэтоном», отодвинут на задний план – он уступил место проектам, альтернативным мини-вэну «Шаран» и небольшим моделям класса SUV. Предполагалось, что проект C1 станет конкурентом БМВ 5-й серии. □



АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

HYUNDAI ELANTRA представляет генеральный директор ЗАО «Карнэт-2000» (эксклюзивный дистрибьютор марки на российском рынке) Роман Хапаев.

За девять месяцев 2004 года в России было продано около 5000 автомобилей «Хёндэ-Лантра». Модель уверенно занимает вторую строчку рейтинга продаж в стране в классе D с долей 15%. Наиболее популярны у нас седан (37% продаж) и хэтчбек (11%) в комплектации GLS за 15 390 долларов (двигатель 1,6 л, 105 л. с., механическая коробка). В базе – ГУР, ABS, EBD, кондиционер, электростеклоподъемники, электрозеркала с подогревом, подогрев передних сидений, бортовой компьютер. Вторая по популярности – модель L (базовая версия): ГУР, электростеклоподъемники, кондиционер – 13 790 долл. Самые покупаемые цвета – серебристый и светло-бежевый металлик. «Хёндэ-Лантра», как правило, у дилеров есть в наличии, а концу года даже ожидается спецпредложение по этой модели.



ИРЭНА И ГАЛИНА – ПОБЕДИТЕЛИ!

По живописным местам Урала проходило 120-километровое штурманское ралли «Volkswagen – Челябинск 2004». Его организатором выступил официальный дилер «Фольксвагена» – «Автоцентр Керг». Принять участие в ралли можно было на любых автомобилях этой марки в категории «В» с экипажем из двух водителей. В составе 29 команд – все любители, а не профессиональные спортсмены. Победил в этом испытании, как ни удивительно, женский экипаж на «Гольфе V» в составе Ирэны Эрлих и Галины Полуниной. Они и получили ценные призы.



КУПИТЕ ПИКАПЧИК



В Московском автосалоне «Николь моторс» покупателям предлагают самый быстрый серийный пикап в мире «Додж-Рэм SRT10». Заднеприводная машина с 10-цилиндровым двигателем мощностью 505 л. с. разгоняется до сотни за 4 секунды. Максимальная скорость составляет 247 км/ч. Стоит ли говорить, что пикап продается в самой полной комплектации и стоит почти 100 тыс. долларов.

В ЦЕНТРЕ – 63 ПОДЪЕМНИКА



В сентябре распахнул двери новый дилерский центр «Рольф» по продаже и обслуживанию автомобилей. В подмосковных Химках, в зале площадью почти 13 тыс. $м^2$ можно приобрести автомобили «Мицубиси», «Хёндэ», «Форд», «Мазда», а также обслужить их. При наличии 63 подъемников (!) очереди в сервис не будет. В новом центре расположится и учебная база для персонала компании со всей России.

ОБНОВЛЕННЫЙ «МИНИ» УЖЕ В РОССИИ

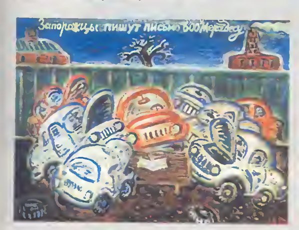
«БМВ Русланд Трейдинг» представила весь обновленный модельный ряд «Мини» – «Мини-Уан» (Mini One), «Мини-Купер» (Mini Cooper) и спортивную версию «Мини-Купер S» (Mini Cooper S). Основные изменения коснулись трансмиссии и двигателя автомобилей: базовые версии «Мини-Уан» и «Мини-Купер» оснащаются новой пятиступенчатой коробкой передач и все три – усовершенствованным двигателем. Топ-версия «Купер S» получила форсированный до 170 л. с. мотор. Сохранив отличительные черты дизайна и оформления «Мини», стилисты расширили цветовую гамму, варианты обивки и колесных дисков.

У официальных дилеров обновленный «Мини-Уан» стоит от 20 700 евро, «Мини-Купер» – от 23 000, а топ-версия «Купер S» минимум 30 900 евро.



«МИТЬКИ» И АВТОМОБИЛИ

В столичном дилерском центре «Автопланета» открылась необычная выставка-продажа. На фоне новеньких «ниссанов» и «рено» свои произведения представили питерские художники, известные в народе как «Митьки». Тема 20 картин, естественно, одна – автомобили в российской истории и действительности: «Ленин и Бумер», «Вечер на Ярославке», «Митек спешит на помощь», «Сосед купил «Победу», «Внедорожник», «Трасса Е-95»...По мнению главного «митька» Дмитрия Шагина, автомобиль, художественными усилиями обращенный в предмет искусства, может стать целью развитой личности». В подтверждение этих слов художники с помощью красок и кистей превратили в шедевр «Запорожец» ЗАЗ-968.



АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

TOYOTA LAND CRUISER 100 класса вседорожников представляет президент ООО «Тойота мотор» г-н Томоаки Ниситани.



Самый продаваемый сегодня «Ленд-Крузер» – пятидверный VX с бензиновым двигателем 4,7 л и пятиступенчатой автоматической коробкой. Цена – 71 900 долл. Список базовой комплектации занимает две страницы и включает литые колесные диски, шины 275/65R17, ABS, систему поддержания курсовой устойчивости (VSC), усилитель экстренного торможения (Brake Assist), активную противобуксовочную систему (A-TRC), люк с электроприводом, кожаную отделку семиместного салона, вставки под дерево в центральной консоли и дверных панелях, рулевое колесо с кожаной отделкой и клавишами управления аудиосистемой, магнитолу (семь динамиков) с CD-чейнджером на шесть дисков, информационный дисплей, электропривод рулевой колонки и передних сидений (с памятью настроек для двух человек), две подушки безопасности, электропривод механизма складывания и регулировки боковых зеркал, систему климат-контроля, круиз-контроль и т. д.

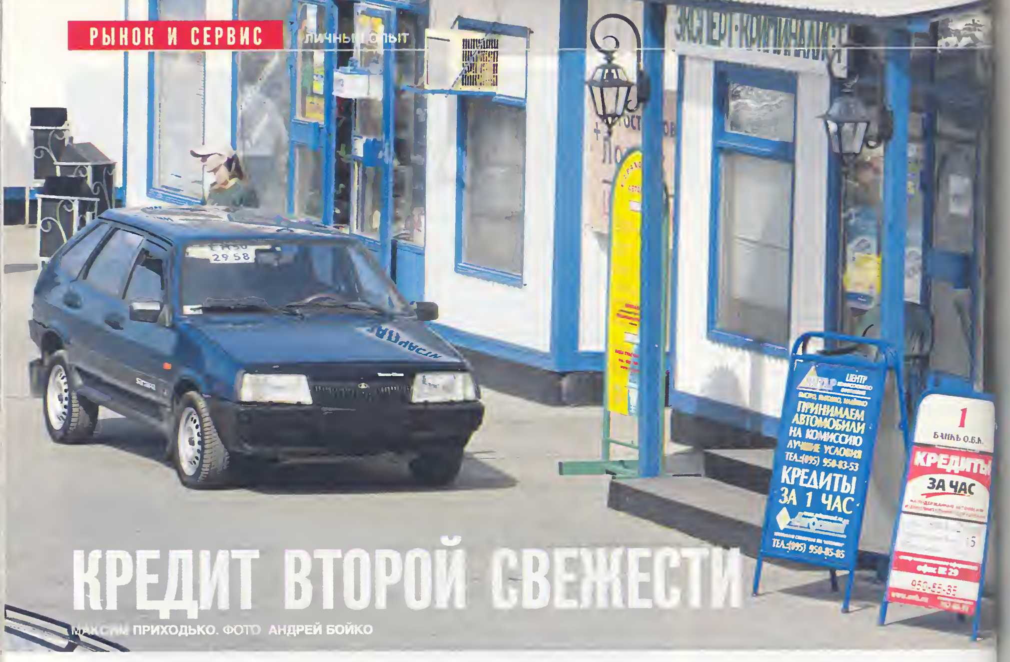
Самые популярные цвета – естественно, серебристый и черный.

«КАРАВЕЛЛА» ПРИПЛЫЛА В МОСКВУ

Официальные дилеры «Фольксвагена» начали прием заказов на новое поколение популярного коммерческого Volkswagen Caravelle. «Каравелла» – представительный автомобиль для коммерческих и частных перевозок. Покупателю предлагается микроавтобус, оснащенный всеми современными системами безопасности, который обладает достоинствами автомобиля бизнес-класса, но при этом способен перевозить до 11 человек.

В России «Каравелла» будет стоить от 40 до 62 тыс. долл. в зависимости от комбинации привода, двигателя и колесной базы. Например, с дизелем 1,9 л (85 л. с.) и механической коробкой – 40 300 долл.





КРЕДИТ ВТОРОЙ СВЕЖЕСТИ

МАКСИМ ПРИХОДЬКО. ФОТО АНДРЕЙ БОЙКО

Рано или поздно каждый автомобилист решает «улучшить свои жилищные условия». Ведь машина для многих – что дом родной, а потому желание поменять ее на более новую вполне закономерно. «А не замахнуться ли нам на Вильяма нашего Шекспира?» – примерно так подумал однажды мой тесть, критически оглядывая свою относительно свежую «шестерку» (всего четыре года!). И мы замахнулись.

ПОИСК, СЫН ОШИБОК

Нет, не на новый и даже не очень новый «Мерседес». Нам бы что попроще, однако и на свежий «Опель» мы пока не заработали. Но есть ведь в русском языке чудесное слово «кредит»! Нынче в кредит можно купить все. Даже мастер Безенчук торговал в кредит, но не будем об этом – уж очень специфический товар водился у него. Изучив объявления о продаже автотранспорта, по-родственному сошлись на том, что новую иномарку мы не потянем, хотя очень хочется. Нет, тот же «Матиз» всем хорош, но больно маленький и, если хотите, женский. Значит, надо искать что-то на вторичном рынке. К тому же дорогая теща недвусмысленно намекала на необходимость ремонта ванной – выходило, что денег у нас в обрез. В точном количественном выражении «обрез» исчислялся пятью тысячами долларов плюс небольшая «заначка» в 200 условных единиц. Стало быть, наш удел – недорогая подержанная иномарка: к примеру, «Дэу-Нексия». Выходило, что с учетом страховки мы могли потянуть замученный временем и дорогами экземпляр, чего совсем не хотелось. А попробуем-ка взять подержанный автомобиль… в кредит!

ТРИ ИСТОЧНИКА

Довольно быстро выяснилось, что подержанную машину в кредит купить можно (во всяком случае, в любом крупном российском городе) без особых проблем. Для этого есть минимум три варианта. Первый – для тех, у кого совсем нет времени, зато есть небольшой денежный запасец. Выбираете большой, солидный автосалон, который специализируется на продаже иномарок (в столице таких десятки). На выбор – машины без пробега по России или выставленные на продажу по системе «трейд-ин». Вариант хорош тем, что можно не опасаться за юридическое и техническое прошлое авто. В некоторых случаях магазин дает полугодовую гарантию на «бэушную» иномарку. В таких салонах обязательно есть кредитный отдел, который возьмет на себя сопровождение сделки. Оформление – по той же схеме, что и новой машины. Добавьте к этому выбор из нескольких банков, с которыми от имени салона заключается договор. Кстати, у некоторых банков есть целевые кредитные схемы для приобретения подержанной иномарки. Проценты по такой могут быть даже меньше, чем при покупке новой! Объясняется это просто: автосалон компенсирует банку часть процентов по кредиту – такой аппарат меньше теряет в цене, по сравнению с новой, так что в случае чего продать ее можно будет с меньшими потерями. И потом, не будем забывать, что подчас даже новая иномарка стоит не один десяток тысяч долларов. Для банка такой кредит довольно выгоден. А для клиента все плюсы перекрываются одним жирным минусом – высокой процентной ставкой: обычно 12–16% годовых.

Второй вариант – для экономных, но технически подкованных. Ищите маленький автосалон или стоянку под открытым небом. Как правило, в партнерах у таких всего один банк, все бумаги придется оформлять самому и выбор машин не слишком большой. Проверка технического состояния в лучшем случае ограничится «тест-драйвом» (метров 20 вперед и столько же назад) да внешним осмотром. Зато машина в таком салоне обойдется заметно дешевле, чем в крупном, – но будьте готовы к тому, что в ходе оформления сделки цена может возрасти. Или цену назовут в у. е., а платить заставят только в рублях, но по «очень внутреннему» курсу, в результате чего реальная цена возрастет на несколько сотен этих самых у. е. Желаете, а главное, умеете торговаться – тогда вам прямая дорога сюда. Далее схема оформления кредита – стандартная.

Третий вариант, для самых бережливых – найти желаемый аппарат на авторынке (по объявлению в газете, у соседа по даче, троюродной тети вашего приятеля по прошлой работе и т. д.). А при чем здесь кредит? Спокойствие, только спокойствие, как говаривал один моторизованный швед. О любопытной схеме нам поведал руководитель кредитного направления группы компаний «Автомир» Лев Шашин.

ИДЯ НАСТРЕЧУ ПОЖЕЛАНИЯМ

Предположим, вы сторговались с коллегой по работе, однако нужной суммы не собрали. В таком случае можете купить машину в кредит, причем без ущерба для интересов продавца. Попросите отогнать автомобиль в ближайший серьезный автосалон. Как правило, машина после оценки станет для покупателя дороже, но хозяин получит ту сумму, о которой вы договаривались. Разница – салону за услуги. Затем оформляете договор с банком. Его представители могут даже осмотреть автомобиль – он ведь преспокойно стоит в салоне. Наконец, оформляете кредит согласно всем требованиям банка-заемщика, платите первый взнос – и можете уезжать уже на собственной машине. С предыдущим владельцем расплатился салон, а с салоном банк. Как правило, окончательно стоимость автомобиля возрастает на 500–700 долл., но не более чем на 5% от общей суммы. По сути, некоторое удорожание есть цена сэкономленного времени и спокойствия, если хотите. Как для продавца, так и для покупателя.

Есть, конечно, и четвертая схема – самостоятельно договориться с продавцом о выплате суммы по частям плюс некоторый процент за задержку. Но это будет уже не кредит, а рассрочка, и подходит, лишь когда автомобиль приобретается у близкого знакомого или родственника (но тогда при чем тут процент?). Если же речь идет о людях малознакомых, тогда это скорее «рулетка», и мы никому не посоветуем играть в подобную игру – рискуете заплатить дважды…

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Главный урок, который мы с тестем извлекли из нашего «маркетингового исследования», такой: с покупкой ненового автомобиля торопиться не стоит. Надо тщательно взвесить все «за» и «против». Обратиться в салон или банк, вызвавший у вас наибольшее доверие – обойти все банки и салоны не удастся, тем более, что за это время условия могут поменяться. От избытка информации покупатель окончательно перестает что-либо понимать и нередко отказывается от своей затеи. В любом случае автомобиль обойдется дороже, чем купленный за «живые» деньги, зато их можно выплачивать по частям. Нелишним будет подсчитать сразу, сколько сможете выручить за «ваш» автомобиль при перепродаже, скажем, через год. Ведь последнее время цены неуклонно растут – возможно, после года эксплуатации получите те же деньги, за которые купили, плюс проценты за кредит (или около того). Мы же с тестем остановили свой выбор на пятилетней «Дэу-Нексия». В сумму, отведенную на покупку, уложились. Запчасти на «дэушку» по цене сопоставимы с «жигулевскими», расход топлива умеренный, что до устарелого дизайна салона, так это нас не смущеает. Зато гидроусилитель руля есть, кондиционер и вообще – иномарка… □

РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ В КРЕДИТ ПОПУЛЯРНЫХ ИНОМАРОК В МОСКВЕ, ДОЛЛ.*

Модель	Цена	Условия кредитования	«Русский стандарт»	Промышленно-строительный банк	Пробизнесбанк
«Дэу-Нексия» 1999 г. в.	5400	Срок кредита	2 года	38 мес.	3 года
		Первый взнос	570	215	2160 (включая страховку)
		Ежемесячный платеж	342	182	129
		Удорожание за весь срок кредита	3280	1518	870
«Фольксваген-Пассат» 1999 г. в.	13 500	Срок кредита	2 года	38 мес.	3 года
		Первый взнос	6742	312	5400 (включая страховку)
		Ежемесячный платеж	475	455	323
		Удорожание за весь срок кредита	4557	3795	2177

**В банке «Русский стандарт» экспресс-кредит оформляется за час, достаточно иметь паспорт и права. В Пробизнесбанке надо обязательно сразу оформить страховку, а в Промышленно-строительном этого не требуют. В последних двух банках процесс оформления занимает 2–5 дней.*



БОКАЛ МАРТИНИ ДЛЯ ХОЛОДНОГО ПУСКА

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН, АНДРЕЙ КОЧЕТОВ

Батареи обладали необычайной мощностью, ...сила тока измерялась неслыханным дотоле количеством ампер. Поэтому «Альбатрос» располагал почти неограниченным запасом электрической энергии.

Жюль Верн, «Робур-Завоеватель»

Кому как, а нам кажется, что надежд Жюля Верна касательно аккумуляторов потомки пока что не оправдали. У него еще в позапрошлом веке и капитан Немо, и инженер Робур, и граф Матиас Шандор летали, ездили и плавали, щедро растрачивая ампер-часы – причем без особых проблем...

Казалось бы, откуда проблемы сегодня: покупаешь в магазине аккумулятор – свеженький, с гарантией! – и ставишь под капот. Мы тоже всегда так думали...

СОГЛАСНО ЗАКОНАМ ЖАНРА

Проверка аккумуляторов – процедура длительная, на нее уходят месяцы. Образцы для данной экспертизы закупали в марте 2004 года – как всегда, анонимно и только в уважаемых магазинах. Чеки и прочие документы подшили «к делу», изделия сфотографировали – и вот 22 новенькие необслуживаемые батареи на 55 А·ч поехали по весенней Волгоградке в сторону подмосковных Бронниц. Там их ждали ведущие специалисты одного из оборонных НИИ – короче говоря, военные «аккумуляторщики». По окончании работ им предстояло оформить официальный протокол испытаний, который и лег в основу очередной статьи о текущей ситуации на прилавках.

Каждый брэнд представлен одним изделием. Батарея «Оптима» явно держится особняком – вся из себя такая округлая и необычная. Проверить ее хотелось очень давно: «Оптима» куда ближе к фантазиям Жюля Верна, чем остальные. Внутри свитые в тугой рулон пластины из чистого свинца и абсорбированный электролит: сопротивление – минимальное, ток – сумасшедший... Такую хоть набок клади, хоть вверх ногами: вытекать нечему! Только дорогая, стерва – за 200 долларов зашкаливает.

Правнучку жюль-верновских героев решили испытать вне конкурса – пусть задает планку остальным. К тому же с формальной точки зрения она выбивается из ровного строя: и цена высокая, и емкость не 55 А·ч, а 57 – других просто нет! Зато остальные батареи, на взгляд покупателя, практически одинаковы: цены – сопоставимые, емкости – равные. Теперь оценим вольты, амперы и... и, как выяснилось, месяцы и годы!

ТЕОРИЯ ОТНОСИТЕЛЬНОСТИ

Самая загадочная категория у фантастов – это, конечно же, время. При чем тут батареи? Взгляните на фото (№ 1–21) и ответьте на простой вопрос: каков возраст этих аккумуляторов? Напоминаем: они сфотографированы сразу после покупки!

С точки зрения покупателя, возраст, конечно же, равен нулю! Если вы пришли не в комиссионку, а в фирменный магазин, где приобрели за полную стоимость необслуживаемую батарею, годную к немедленной эксплуатации, да еще получили чек и гарантию, то какие могут быть сомнения?

С точки зрения производителя, возраст батареи зависит от... гражданства изготовителя и его мироощущения! Например, Тюменский аккумуляторный завод придерживается отечественных стандартов и ведет отсчет от момента схода батареи с конвейера. А для покупателей «бошей» возраст любых продаваемых аккумуляторов официально приравнивается к нулю!

С точки зрения продавца, возраст батареи – величина относительная. Он-то прекрасно знает, когда ее завезли на склад, сколько она там пролежала и когда в последний раз видела ареометр, вольтметр или зарядное устройство. Но дата заливки батареи продавцу, как правило, неизвестна.

С точки зрения инженера, возраст зависит от даты выпуска батареи и правильности ее обслуживания. Почти в любом руководстве по эксплуатации крупно пропечатан срок гарантии, а ма-а-аленьким таким шрифтом – примечания и указания. Например, при хранении извольте не реже раза в месяц контролировать плотность электролита, а при необходимости – подзаряжать батарею. Бывают фразы и похлеще – мол, необходим периодический осмотр в фирменном сервисе... Если продавец честно это делал – батарею можно условно считать молодой, но если нет – дряхлой старухой. А какова точка зрения эксперта?

OPTIMA BATTERIES RED TOP POWER, США



■ Тип – необслуживаемая в течение всего срока службы.

■ Ориентировочная цена – 6000 руб.

■ Самая тяжелая, самая дорогая и... самая лучшая батарея: примененная «спиральная технология» показала, «кто есть кто». Огромный ток разряда 815 А, уверенное превышение нормативных требований по стартерным характеристикам, отменная морозоустойчивость.

1 TYUMEN BATTERY, Россия



■ Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.

■ Ориентировочная цена – 800 руб.

■ «Сибирячка» оказалась лучшей по состоянию поставки – 100 минут с ходу! Повезло? Нет – просто перед нами «осетрина первой свежести»! При проверке единым током холодной прокрутки и на морозе – вновь в лидерах. А если посмотреть на ценник, то понравится еще больше.

■ **Оценка:** покупкой довольны.

6 VARTA SILVER DYNAMIC



■ Тип – необслуживаемая. Газоотвод – центральный.

■ Ориентировочная цена – 2000 руб.

■ Венценосное имя обязывало быть на Олимпе, а вот дата рождения (январь 2003 г.) тянула вниз. В целом все обошлось, хотя стартерные характеристики оказались, скажем так, заурядными. «Варта» должна выполнять нормативы с первой попытки – не так ли? Само собой, есть ручка и глазок, а клеммы защищены от касания.

■ **Оценка:** покупкой довольны.

7 SELENIUS, Россия



■ Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.

■ Ориентировочная цена – 1100 руб.

■ Подольский «Селениус» оказался мартовским, но – 2003 года... Результат – вместо обещанных 95 минут резервной емкости выдал только 63 «по факту» и 83 – после «реанимации». Но даже такая батарея показала хорошие стартерные характеристики и достойно выступила при минус 30°С...

■ **Оценка:** покупкой довольны.

КОММЕНТАРИЙ ВОЕННОГО ЭКСПЕРТА

Какой аккумулятор купить – «Титан» или «Мутлу», подольский или тюменский, подороже или подешевле? Этот выбор вы сделаете позже, главное в другом! Основная мысль, которую хотелось бы донести до читателей, звучит так:

«Аккумулятор должен быть свежим!»

Выворачивайте наизнанку продавца, требуйте ткнуть вас носом в дату заливки батареи, решительно отметайте изделия «без возраста» – но не позволяйте дурачить себя! Будь батарея хоть трижды именитая, возраст и отсутствие должного ухода возьмут свое. Примеров тому, как мы увидим, предостаточно…

ГДЕ НАПИСАНО ПЕРОМ?

Совершив путешествие во времени, можно передохнуть. Батареи проходят экспертизу, а мы пока поищем намеки на их возраст…

У американо-корейского «Медалиста» дату нашли сразу – вот она, сбоку. У «сибирячек» из Тюмени ее наносят на верхнюю крышку батареи. А вот «Бош» тоже маркирует сверху, но… в зашифрованном виде – только для специалистов! К примеру, купленная нами в марте 2004 года батарея имела код 389… На подавляющем большинстве изделий даты рождения либо вовсе отсутствуют, либо нанесены в самых разных местах (хорошо, что не изнутри…). Некоторые заводы ставят на донышке дату изготовления корпуса – понятно, что он всегда несколько старше, чем сам аккумулятор.

Какие же цифры мы обнаружили? От июня 2001 года до марта

2 TYUMEN BATTERY, Россия



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.
- Ориентировочная цена – 800 руб.
- Еще одна уроженка Тюмени, только в другом наряде. А показатели столь же солидные, как и у «подружки». Вот тебе и «вчерашние технологии» – если изделие свежее, то и результаты высокие. Да и цена, опять-таки, весьма приемлемая. Тяжеловаты, правда, – пуд с лишним…
- **Оценка:** покупкой довольны.

3 MEDALIST, DELPHI, США



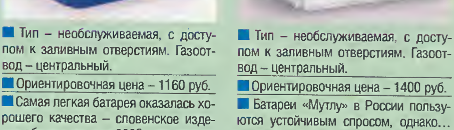
- Тип – необслуживаемая. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 1300 руб.
- Как и в двух последних «зарулевских» тестах, американо-корейский «Медалист» от компании «Делфай» вновь не сбил ни одной «планки». Удостоился особой записи в протоколе: «стабильность результатов тестовых проверок». Легко выдал как заявленный ток, так и 450 А. Для справки: дата выпуска – декабрь 2003 г.
- **Оценка:** покупкой довольны.

4 TAB, Словения



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 1160 руб.
- Самая легкая батарея оказалась хорошего качества – словенское изделие образца августа 2003 года поначалу всерьез не восприняли. Однако в итоге она оказалась в числе изделий, прошедших испытания без единого замечания. Клеммы закрыты, предусмотрены ручка и глазок.
- **Оценка:** покупкой довольны.

5 MUTLU MEGA CALCIUM



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 1400 руб.
- Батареи «Мутлу» в России пользуются устойчивым спросом, однако… клеммы открыты «всем ветрам», а уж ссылка на ноябрь 2002 года – это что-то… Не удивительно, что старичок оказался последним по резервной емкости даже после подзарядки, однако все-таки ожил и уложился во все тесты.
- **Оценка:** покупкой довольны.

8 АКОМ ГРАНД



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.
- Ориентировочная цена – 800 руб.
- Новичок на аккумуляторном рынке угодил в лапы нерадивого продавца – батарея пролежала без движения год. Это мгновенно отразилось на резервной емкости – результат один из худших. Хорошо, что после нескольких циклов «заряд-разряд» ей полегчало: в целом результаты нормальные.
- **Оценка:** покупкой довольны.

9 MUTLU ELITE, Турция



- Тип – необслуживаемая. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 1550 руб.
- Симпатичный «синий турок» – есть и ручка, и глазок, и спрятанные клеммы – как-то сразу «спрятался в тени». Резервная емкость – средняя, заявленные 450 А подтвердил только со второй попытки… Популярная в России батарея явно стала жертвой безучастных продавцов – с ноября 2002 года много электролита утекло…
- **Оценка:** покупкой довольны.

10 «ТИТАН», Россия



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.
- Ориентировочная цена – 1100 руб.
- «Титан» выдержал все испытания, оставаясь при этом где-то «в толпе» себе подобных. Это похоже на выигрыш в лотерею, ведь под видом новенького аккумулятора нам продали изделие годичной давности. Выпущенное в июне 2003 года, оно могло и «забрыкаться».
- **Оценка:** покупкой довольны.

11 INCI AKÜ EXIDE, США



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.
- Ориентировочная цена – 1300 руб.
- Скромные паспортные 400 А вполне оправдали собственную «малость» – при проверке заявленного тока холодной прокрутки симпатичная «батарейка» продержалась аж 188 секунд! Впрочем, ее явно обслуживали – иначе бы с 2002 года не продержаться. Опять повезло.
- **Оценка:** покупкой довольны.

2004-го! Соответствующие записи внесены в официальный протокол. Впрочем, удивляться не стоит – мы уже говорили, что возраст батареи – понятие относительное.

Кстати, «откуда» отсчитывается гарантия? Та же Тюмень заявляет открыто: обещанные заводом 24 месяца начинаются вовсе не с даты вашего визита в магазин, а с момента выпуска батареи – он указан на крышке! «Бош» считает иначе – те же 24 месяца, но с момента продажи! Зато на батарею «Дэу» (Daewoo) нам дали аж три года гарантии, опять-таки с момента продажи. Конечно, продавец волен установить собственную гарантию на продаваемый товар, но батарея от этого лучше не станет. Кстати, как раз на «Дэу» поиск даты выпуска ничего не дал…

И – опять о главном. Что же получает покупатель – ухоженное по всем правилам изделие известного производителя или залежалый товар от разгильдяя-продавца? Сейчас выясним. Но для начала вспомним, как устроена батарея и что от нее требуется.

АМПЕРЫ В КИСЛОТЕ

В фантастических романах таинственные предметы запросто изменяют очертания и размеры на глазах у героев. Так вот – точно так же ведет себя аккумулятор! Кто не верит, пусть повнимательнее посмотрит на его этикетку…

Действительно, чего там только не написано: EN, SAE, DIN… Но глаз невольно выискивает что-нибудь знакомое: вот они – пресловутые, «55 А·ч». А это много или мало? Хорошо или плохо? По большому счету, с жюль-верновских времен батареи изменились не очень сильно. Поэтому популяризаторы от науки объясняют все просто: дескать, электрический ток – это как вода в трубе. А аккумулятор подобен ведру с водой. Широкое ведро – емкость большая, узенькое – емкость поменьше. А уровень воды – это напряжение. Снизу – кран… Выпил поллитра при пуске – верни обратно во время поездки! И чем сильнее открыт кран, тем больше сила тока… Но вот тут-то и начинается фантастика: обещанные вам 55 А·ч на

12 BOSCH SILVER, Испания



- Тип – необслуживаемая. Газоотвод – центральный
- Ориентировочная цена – 1570 руб.
- Самый популярный брэнд – не в обиду остальным! – в который раз оказался не вполне свежим: осень 2003 года. Резервная емкость одна из худших: без генератора проедете всего 90 минут. Ток холодной прокрутки «Бош» выдал только со второй попытки – это разрешено, но несолидно.
- **Оценка:** покупкой довольны.

13 SOLITE CALCIUM, Корея



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.
- Ориентировочная цена – 1100 руб.
- «Энергия, пришедшая от солнца…» Звучит красиво, но, похоже, эта батарея солнца так и не увидела… 36 минут фактической резервной емкости – наихудший результат. Заявленные 430 А отданы со второй попытки. Возраст – неизвестен.
- **Оценка:** покупкой довольны.

14 FORMULA FULMEN



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки под крышкой и наклейкой.
- Ориентировочная цена – 1550 руб.
- Бедняжка дожидалась два года: свидетельство тому – ничтожная резервная емкость. 67 минут – с прилавка, 89 – после «тренировки»: явно маловато. Выдать обещанные 510 А смогла со второй попытки.
- **Оценка:** покупкой довольны.

15 HANKOOK, Корея



- Тип – необслуживаемая. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 1550 руб.
- Батарея продавалась в коробочке – ну очень красиво… Однако на этом «приятности» закончились – низкая резервная емкость, нежелание выдать с ходу обещанные 450 А (только со второй попытки). Обнаружить ссылки на возраст, увы, не удалось. Но ведь работает…
- **Оценка:** покупкой довольны.

16 VARTA BLUE DYNAMIC



- Тип – необслуживаемая. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 1700 руб.
- Если бы батарею сразу поставили под капот, то без генератора она бы протянула всего 53 минуты… А после циклов «заряд-разряд» – 90 минут: совсем мало. Ток 420 А она выдала лишь со второй попытки, а 450 не осилила. Дата рождения – июнь 2003 года.
- **Оценка:** покупкой недовольны.

17 TITAN ARCTIC, Россия



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.
- Ориентировочная цена– 1250 руб.
- С сентября 2002 года «Арктик» сильно сдал… встрепенулся было, но ненадолго. Заявленные 510 А дались только со второй попытки, причем с огромным трудом. И что это за Exaid на этикетке? Знаем только Exide!
- **Оценка:** покупкой недовольны.

18 INCI AKÜ EXIDE EXMET, США



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – через пробки.
- Ориентировочная цена – 1400 руб.
- Пытаясь выдать 450 А, батарея не сдюжила по напряжению, а заявленные 510 А провалила. Возможно, свежее изделие повело бы себя более предсказуемо, но что требовать от батареи, выпущенной в марте 2002 года?
- **Оценка:** покупкой недовольны.

19 DAEWOO



- Тип – необслуживаемая. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 1200 руб.
- Симпатичная зелененькая «батарейка» свой возраст скрыла. А кошмары начались быстро: выдать обещанный ток так и не смогла, «провалив» и вольты, и секунды… Морозильник поставил жирную точку – фиаско на первой же (!) секунде.
- **Оценка:** покупкой недовольны.

глазах «меняют очертания»! Чем больше пьешь, тем меньше становится ведро! Даже у Жюля Верна такого не было!

Между прочим, 55 А·ч вам никто и не обещал – мало ли что написано на этикетке. Сия надпись означает лишь то, что в течение 20 часов батарея может отдавать ток 2.75 А, а напряжение на ее клеммах при этом не упадет ниже 10,5 В! Иными словами, количество воды в таком ведре зависит… от того, чем ты ее собрался черпать – наперстком или ковшиком! При этом и мощность батареи, и ее энергия тоже зависят от силы разрядного тока!

Это еще не все. На морозе, как известно, почти все сжимается – в том числе и обещанные ампер-часы. При перепаде температур от +50 до -50°С емкость абсолютно исправного аккумулятора падает в пять раз! Но этикетка гордо несет изначальную «рекламу» – 55 А·ч отныне и на века…

Короче, про ведро придется забыть, но есть другой вариант. Представим себе бокал, наполненный неким напитком со льдом. Пока вы вяло посасываете этот «мартини» через соломинку, проблем нет: лед постоянно подтаивает и удовольствие можно растянуть надолго – как раз на 20 глотков… простите – часов при токе 2,75 А... Но стоит вам сделать мощный глоток, как «мартини» тут же закончится, а кубики льда жажды не утолят… Увы – наш «аккумулятор» разрядился: диффузия электролита в поры пластин идет довольно медленно – примерно как таяние льда в бокале. И до тех пор, пока генератор или зарядное устройство не вернут ему прежний уровень «мартини» – напряжения то есть – утолить жажду вы не сможете. Понятно, что при понижении температуры льда станет больше, а «мартини» – меньше: мы уже отмечали, что на морозе емкость батарей снижается примерно впятеро.

Чем шире наш бокал, тем больше его емкость. А уровень «мартини» – это напряжение: полный бокал – примерно 12,6 В, пустой – 10,5 В. Чем уже его горлышко, тем труднее из него пить – тем меньший ток он способен отдать. Кстати, такой бокал поясняет еще одну особенность поведения аккумуля-

20 HOPPECKE DUPLEX, Германия



- Тип – необслуживаемая. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 1800 руб.
- Немецкая батарея была обречена на провал – чуда не произошло. Эксперты обнаружили дату выпуска – июнь 2001 года (!): такое работать не должно! Первый «звоночек» прозвенел уже при заявленном токе, затем провал при токе 450 А и – смерть на второй секунде в морозильнике.
- **Оценка:** покупкой недовольны.

21 ISTA NOVA, Европа



- Тип – необслуживаемая, с доступом к заливным отверстиям. Газоотвод – центральный.
- Ориентировочная цена – 800 руб.
- Дата выпуска – 3-й квартал 2003 года. На фоне других не так-то и давно, однако обещанные амперы не покорились ни разу, а морозилка лишь прекратила мучения на третьей секунде… Ни одна из цифр в итоговом протоколе не внушает оптимизма – неудача по всем пунктам программы…
- **Оценка:** покупкой недовольны.

Рис.1 Результаты проверки резервной емкости батарей в состоянии поставки и после подзарядки

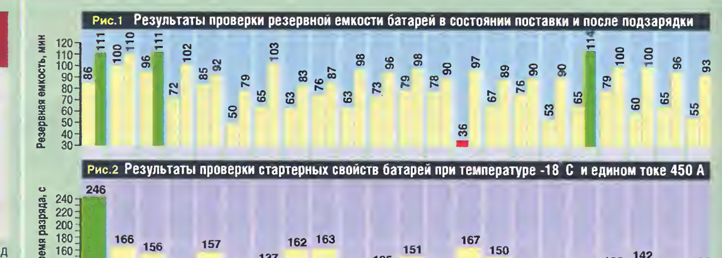


Рис.2 Результаты проверки стартерных свойств батарей при температуре -18 С и едином токе 450 А

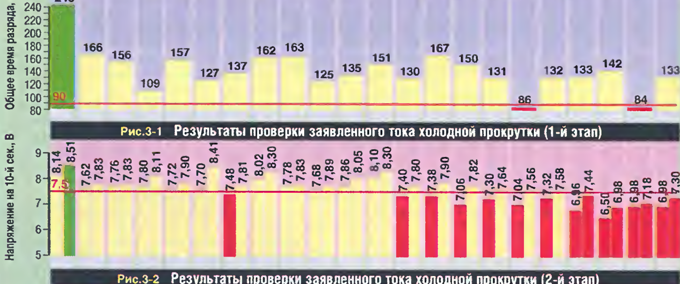


Рис.3-1 Результаты проверки заявленного тока холодной прокрутки (1-й этап)

Рис.3-2 Результаты проверки заявленного тока холодной прокрутки (2-й этап)

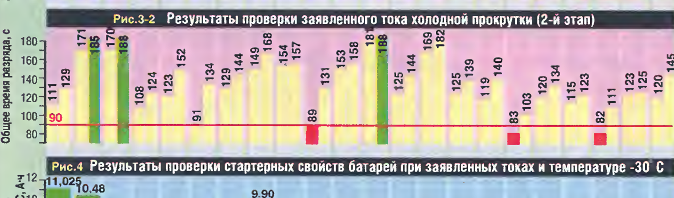
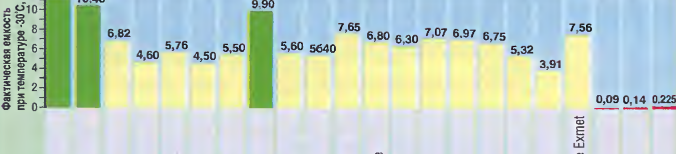


Рис.4 Результаты проверки стартерных свойств батарей при заявленных токах и температуре -30 С





торов – несколько коротких разрядов он переносит куда легче, чем один длинный. Лед-то потихоньку тает…

Такая вот фантастика – почти научная... А теперь, поглядывая на этот бокал, мы легко оценим практическую ценность купленных нами новеньких батарей.

ЕЕ ГОДА – ТВОЕ БОГАТСТВО?

Пора наконец посмотреть на купленные батареи глазами приборов. Проверяем два основных параметра – резервную емкость и ток холодной прокрутки. Оценок будет тоже две. Если изделие работоспособно, то цепляться не будем – мы своей «Покупкой довольны». Но если что-то совсем не так, то извините – мы «Покупкой недовольны». Впрочем, читатель вправе выставить собственную оценку. Поехали?

О РЕЗЕРВНОЙ ЕМКОСТИ

Этот параметр сообщает вам то время, в течение которого вы сможете двигаться на своем автомобиле при неисправном генераторе дождливой ночью. Ток нагрузки при этом принимают равным 25 А.

Помните наш бокал? Берем «соломинку» потолще, начинаем «высасывать» из него по 25 А и засекаем время: ждем, когда он опустеет… Чем позднее это произойдет, тем выше резервная емкость проверяемого аккумулятора. Напоминаем – ее оценивают в минутах.

Вот тут-то и сказывается возраст. При попытке измерить резервную емкость «по факту» подопытные «бокалы» выдали то, что изображено на рис. 1. Левые столбики – это реальные возможности батарей «с прилавка», правые – то же самое на третьем цикле «заряд/разряд».

В самом жалком состоянии нам достался «кореец» № 13, протянувший всего-навсего 36 минут… Заметьте – возраст батареи не указан. Напротив, обе тюменские батареи № 1 и 2 выглядели практически идеально – 96 и 100 мин! После «реабилитации» общая картина улучшилась – впрочем, сами все видите…

О ТОКЕ ХОЛОДНОЙ ПРОКРУТКИ

Параметр характеризует пусковые свойства батареи в самых неблагоприятных условиях. При температуре минус 18°С аккумулятор должен выдавать заявленный ток в течение 10 с, не разряжаясь ниже 7,5 В. После паузы в 10 с разряд продолжают до остаточного напряжения 6,0 В током 0,6 от первоначального. Суммарное время такого двухступенчатого разряда должно составлять не менее 90 с.

Почему так сложно? Потому что холодный двигатель «крутить» куда тяжелее, чем тот, который уже «крутили» до тебя. Отсюда и коэффициент 0,6 – ток стартера после первых оборотов тоже снижается.

А как сравнить батареи, изготовители которых обещают нам разные токи? Один атлет поднимает гири, а другой обходится гантельками… Скажем, «Инчи Аку» заявляет всего 400 А, зато «Оптима» – аж 815… А поставим их в одинаковые условия – попробуем «высосать» из каждого по 450 А!

Результат – на рис. 2. С огромным преимуществом победила «Оптима», выдавшая на-гора целых 246 с вместо положенных 90. А вот «голубая Варта» № 16 и «Хоппеке» № 20 отстали – как по секундам, так и по вольтам. Сверимся со шпаргалкой: одной батарее – год, другой – около трех!

Что касается пусковых свойств при заявленных токах, то они представлены на рис. 3-1 и 3-2. Результаты более ровные, но не такие интересные – труднее оценить их весомость, поскольку токи у всех разные. Однако впереди еще одно испытание током: на сей раз – при минус 30°С!

При таких градусах от аккумулятора требуют не соблюдения стандартов, а, скажем так, взаимности… Дескать, милый – постарайся! Однако три батареи скисли практически мгновенно: «Дэу» № 19 – на первой же (!) секунде, «Хоппеке» № 20 – на второй, а «Иста» № 21 – на третьей… Нет, ребята, в отставку: не в Африке! Зато остальные старались как могли – графики представлены на рис. 4.

Обратите внимание: сопоставлять «морозные» результаты мы решили необычным образом! Поскольку проверка велась при токах, оговоренных производителями, – а они отличаются у разных марок чуть не вдвое! – логично будет помножить эти самые токи на время разряда каждой из батарей! Получатся, естественно, ампер-часы – самые что ни на есть честные, добытые на лютом холоде.

В лидеры вновь вышла «Оптима» – 11 с лишним ампер-часов. Это примерно пятая часть от заявленной емкости: все сходится с теорией! Второй результат показала тюменская батарея № 1 – 10,48 А·ч, третьим стал подольский «Селениус» № 7 – 9,9 А·ч.

А ЧТО ПРОДАЮТ СЕГОДНЯ?

Да на что нападешь! Наш осенний набег на магазины имел одну цель – оценить возраст аккумуляторов, продаваемых в настоящий момент в столичных торговых точках. Так вот – самой свежей из увиденных оказалась батарея июля 2004 года – зато другие произрастали корнями из 2003, 2002 и даже… 1999 года! А большинство ловко прячет свой истинный возраст.

ЖДЕМ ПРОДОЛЖЕНИЯ

Думаете, мы закончили? Нет, это только начало дилогии: примерно как «Из пушки на Луну» у Жюля Верна. Но обязательно будет продолжение – давно хотелось посмотреть, как принимают заряд сильно разряженные батареи. Особенно интересно расставить акценты по заявленным технологическим особенностям – в чем, к примеру, реальная разница между «кальциевыми» и «некальциевыми» батареями? Правда ли, что одни принимают заряд лучше, чем другие? Выяснив это, мы расскажем, кто удачнее других закончил свой «полет» из пушки… простите – с завода по складам, прилавкам и лабораториям. □

КОММЕНТАРИЙ ВОЕННОГО ЭКСПЕРТА

Батарея – товар скоропортящийся… Дата ее изготовления – важнейшая потребительская информация. Результаты экспертизы вновь подтвердили, что качество батареи напрямую зависит от ее возраста – не случайно недорогие тюменские аккумуляторы образца марта 2004 года легко переиграли «пожилых» коллег, даже более дорогих и именитых.

Для справки: в армии подзарядку батарей проводят ежемесячно. А на заводах мы теперь заказываем только залитые батареи, причем производители хранят их у себя и обслуживают сами! К сожалению, в магазинах ситуация иная – на большинстве красивых этикеток вы не найдете ни возраста батарей, ни тем более ссылок о проведении регламентных работ.

Как, «не отходя от кассы», проверить истинное состояние выбранного вами изделия? Проще всего – цифровым вольтметром измерить напряжение на клеммах. Покажет 12,6 В – берите, намерите меньше – не рискуйте...

А как быть, если уже приобрел несвежую батарею? Наш совет – действуйте по обстановке: если к ее поведению нет претензий, то ездите в свое удовольствие. Но если «старушка» капризничает – требуйте замену.

ШИЛА В МЕШКЕ НЕ ОКАЗАЛОСЬ

МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВ

Самый лучший автомобиль – это новый автомобиль.
Генри Форд

Типичная ситуация в «курилке» – джентльмены оживленно дискутируют на тему, где бы им купить нужную запчасть… ну, скажем, для вазовской «десятки». Выбор-то огромный, а какого производителя предпочесть? Или нужно выбирать не производителя, а магазин? Впрочем, мало ли что там продавец скажет, да и «к мандатам почтения нету». Короче – куда пойти?

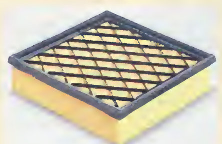
Фирменная «зарулевская» рубрика «Экспертиза» уже много лет высказывается по этому поводу: вот, мол, мы купили все, что было на прилавке, и проверили – извольте ознакомиться с результатами. Любопытно, что так называемые «заводские» детали при этом, как правило, не блещут – и это вполне понятно. Надпись на упаковке типа «Официальный поставщик ВАЗ» еще ни о чем не говорит, а заверения продавца насчет «конвейерного» происхождения его товара обычно относятся к безымянным деталюшкам, грудой валяющимся в ящике под прилавком. Тогда из каких же деталей собирают автомобиль? Проверим?

Поклянчить что-то на автозаводе – желание понятное, но наивное: и в согласованиях потонешь, и получишь в итоге неизвестно что. Где уверенность, что тебе выдали именно ту деталь, родная сестра которой ползет вдоль конвейера? Не секрет, что многие производители любят снабжать журналистов изделиями, скажем так, «тройной очистки» – пусть, мол, испытывают, сколько хотят… Поэтому мы решили пойти другим путем.

Где находится источник заведомо заводских дета-

ФИЛЬТР

Изготовлен ЗАО «Мотор-Супер» в Тольятти. Фильтрующим материалом служит итальянская фильтровальная бумага Ahlstrom.



По заключению экспертов, фильтр соответствует требованиям РД, даже продолжительность работы точь-в-точь уложилась в регламентируемые минуты. Без запаса, но уложилась же…

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ФИЛЬТРА

Параметры	Нормативные требования	Фактические показатели
Масса фильтрующего элемента, г	–	248
Полезная площадь фильтрующей шторы, м^2	-	1,18
Сопротивление с чистым фильтрующим элементом при расходе воздуха 246 м^3/ч, не более, кПа	2,50	1,20
Средний коэффициент пропуска пыли при расходе воздуха 246 м^3/ч до достижения предельного сопротивления 500 мм вод. ст., не более, %	1,00	0,33
Продолжительность работы воздухоочистителя до достижения предельного сопротивления 500 мм вод. ст. при расходе воздуха 246 м^3/ч и запыленности воздуха 0,4 г/м^3, не менее, ч	1,40	1,40

ЛАМПЫ

«Лампы качественные, это сразу было видно», – отрезал испытатель.



Экспертам, конечно, виднее – у них особенный нюх. Лампы накаливания категории H1 изготовлены немецкой компанией Philips – проверка шла при напряжении 13,2 В.

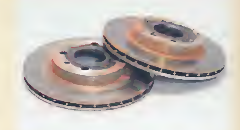
«Немцы» оказались на высоте: по всем показателям они соответствуют требованиям Правил ЕЭК ООН № 37.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ЛАМП H1

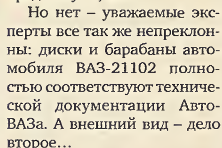
Параметры	Нормативные требования	Фактические показатели			
		образец № 1	образец № 2	образец № 3	образец № 4
Световой поток, лм	1317–1782,5	1556	1600	1560	1620
Мощность, не более, Вт	68	60,2	60,7	60,1	60,6

ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ И БАРАБАНЫ

Выглядели и те, и другие прескверно – как с помойки. Диски были покрыты ржавчиной, а на внутренней (благо не на рабочей) поверхности одного из тормозных барабанов притаились раковины. Да и следов балансировки обнаружить не удалось. В общем, провал был вполне предсказуем, но…

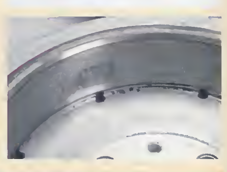






Но нет – уважаемые эксперты все так же непреклонны: диски и барабаны автомобиля ВАЗ-21102 полностью соответствуют технической документации АвтоВАЗа. А внешний вид – дело второе…

Кстати, еще до испытаний профессионалы предположили, что балансируют то как раз некачественные детали, а раковина – так, ерунда…



РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ ТОРМОЗНЫХ ДИСКОВ

Параметры	Нормативные требования	Фактические показатели (среднее значение по четырем замерам)	
		диск 1	диск 2
Твердость по Бринеллю, HB	190–240	209 (213/ 204/211/209)	199 (197/ 202/198/200)
Дисбаланс, не более, г·см	30	24	12
Контрольные размеры	соответствие КД ВАЗ	да	да

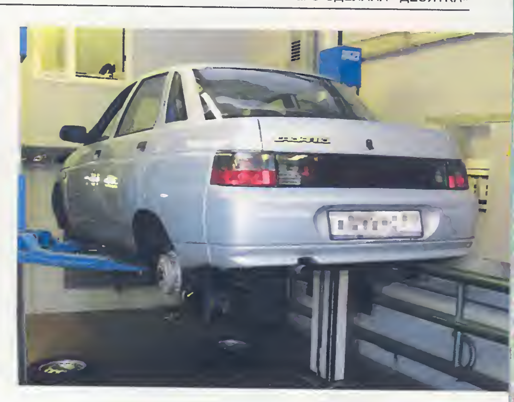
РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ ТОРМОЗНЫХ БАРАБАНОВ

Параметры	Нормативные требования	Фактические показатели	
		барабан 1	барабан 2
Посадочный диаметр барабана, мм	60,005–60,045	60,02	60,03
Диаметр рабочей поверхности барабана, мм	200,2–200,4	200,2	200,3
Дисбаланс, не более, г·см	160	125	159

лей? Правильно – на новеньких автомобилях! Если «раздеть» свеженькую «десятку» в каком-нибудь автосалоне, да еще официальном дилере АвтоВАЗа, то игра будет честной. А взамен снятых деталей отдадим суперновые – самые-самые «крутые», какие только сможем купить. Машина пройдет эдакий «тюнинг», а мы наконец-то проверим, из чего же сделана... ну, пусть будет «десятка», раз уж о ней заговорили. Точнее – ВАЗ-21102 образца 2004 года, VIN XTA 21102040730185.

Обмен состоялся – к вящему удовольствию обеих сторон. «Десятку», возможно, продадут теперь подороже (селективная сборка как-никак!), а эксперты из НАМИ и НИИАЭ по нашей просьбе приступили к изучению добытого «добра». Оглашаем весь список: воздушный фильтр, лампочки, тормозные диски, барабаны, передние и задние колодки, передние тормозные цилиндры со шлангами, шаровые пальцы, наконечники рулевых тяг и приводы передних колес (в просторечии – ШРУСы).

Эксперты, ваш выход! Итак, из чего же сделана «десятка»?



ШАРОВЫЕ И НАКОНЕЧНИКИ

Шаровые пальцы произвел белебеевский завод «Автокомплект», а рулевые тяги оказались анонимными, без товарного знака. Вазовские? Возможно. Итоги проверки – ниже.

При испытаниях шарового пальца передней подвески выявилось несоответствие моментов сопротивления при вращении и качании. Эксперты объяснили: норма установлена для абсолютно новых изделий, а наши все же прошли некоторую приработку на автомобиле.

У наконечников рулевых тяг также нашлось-таки небольшое несоответствие требованиям КД и ОСТ 37.001.613-2002 по углу качания пальца в продольном направлении, остальные параметры в норме. Правда, сила выдавливания пальца из корпуса уложилась в норму без особого запаса... Но по сути и те, и другие можно назвать качественными деталями. Жаль, что заставить их работать после испытаний уже невозможно...





РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ШАРОВЫХ ПАЛЬЦЕВ

Параметры	Нормативные требования	Фактические показатели
Угол качания пальца, град	47–57	50–52
Момент сопротивления, кгс·м:		
при вращении пальца	0,3–0,6	0,2–0,4
при качании пальца	0,4–1,0	0,2–0,3
Сила вырыва шарового пальца из корпуса, не менее, кгс	2100	2800–3400
Твердость рабочей поверхности пальца, HRC	26–32	26-31
Ударная прочность пальца, мм*	2,5–3,2	2,8–2,9

* Определялась по величине остаточной деформации при ударе 20 кгс·м

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ НАКОНЕЧНИКОВ

Параметры	Нормативные требования	Фактические показатели
Угол качания пальца, не менее, град:		
в продольном направлении	41	32–35
в поперечном направлении	20	22–23
Плавность поворота шарового пальца	стуки, скрипы и заедания не допускаются	соответствуют
Сила вырыва шарового пальца из корпуса, не менее, кгс	1500	1900–2100
Сила выдавливания шарового пальца из корпуса, не менее, кгс	2500	2500–2600
Твердость рабочей поверхности пальца, не менее, HRN 15	80	81–83
Ударная прочность пальца, мм*	1,5–2,5	1,5–1,7

* Определялась по величине остаточной деформации при ударе 11 кгс·м.

ПРИВОДЫ ПЕРЕДНИХ КОЛЕС

Приводы, которые почти все упорно называют ШРУСами, показали следующие результаты.

Изделия успешно прошли испытания на прочность, кроме того, количество и качество смазки во внутренних полостях шарниров также соответствуют технической документации ОАО «АвтоВАЗ». В лаборатории заметили, что вазовские ШРУСы (те, что с завода, а не из магазина!) испытания на прочность, как правило, выдерживают.



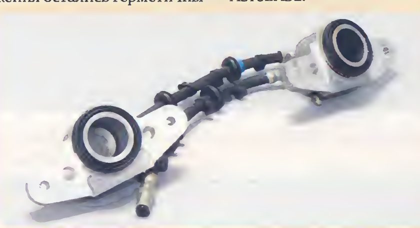
РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ ЛЕВОГО И ПРАВОГО ПРИВОДНЫХ ВАЛОВ

Параметры	Наружный шарнир		Внутренний шарнир	
	нормативные требования	фактические показатели (левый/правый)	нормативные требования	фактические показатели (левый/правый)
Максимальный диаметр корпуса шарнира, мм	82,0–82,2	82/82	81,6–82,0	81,7/81,7
Максимальный угол в шарнире, град	42 не менее	47/46,5	18 не менее	24/24
Диаметр шариков, мм	16,667–16,669	16,668/16,668	18,254–18,256	18,255/18,255
Крутящий момент, соответствующий пределу прочности, Н·м	2450 без разрушений	2450/2450 без разрушений	2450 без разрушений	2450/2450 без разрушений

ТОРМОЗНЫЕ ЦИЛИНДРЫ И ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ШЛАНГИ

Методика экспертизы следующая: один цилиндр со шлангом в сборе испытывают на циклическую выносливость, а второй комплект – на статическую прочность.

Цилиндры и шланги, подвергнутые испытаниям на циклическую выносливость, после 250 000 циклов нагружения остались герметичными. Удались и статические испытания (повышение давления до 350 кгс/см^2): механических повреждений цилиндров, вырыва наконечников шлангов и течи тормозной жидкости не наблюдалось. Резюме: тормозные цилиндры и шланги отвечают требованиям ГОСТ 23181 и АвтоВАЗа.



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ТОРМОЗНЫХ ЦИЛИНДРОВ И ШЛАНГОВ

Характер проверки	Нормативные требования	Фактические показатели
Циклическая выносливость (250 000 циклов нагружения)	сохранение герметичности	сохранили герметичность
Статические испытания (повышение давления до 350 кгс/см^2)	отсутствие повреждений	вырыва наконечников шлангов и течи тормозной жидкости не обнаружено

КОЛОДКИ ДИСКОВОГО И БАРАБАННОГО ТОРМОЗОВ

Производитель колодок – ТИИР установлен по шифру маркировки.

Испытания показали: износостойкость фрикционного материала у обоих комплектов дисковых и барабанных колодок чуть-чуть не уложилась в норматив. Зато коэффициент трения и прочность клеевого соединения на высоте. Качество колодок подтверждает также отсутствие следов значительного износа на поверхности тормозных дисков и барабанов.





РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ ИЗНОСА И ПРОЧНОСТИ ПЕРЕДНИХ ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК

Параметры	Нормативные требования	Фактические показатели
Износ колодки, не более, мм	0,85	1,22
Прочность соединения, МПа	2,5	4,5–5,2

РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ ИЗНОСА И ПРОЧНОСТИ ЗАДНИХ ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК

Параметры	Нормативные требования	Фактические показатели
Износ колодки, не более, мм	0,05	0,087
Прочность соединения, МПа	1,0	2,1–2,8

ПОДВЕДЕМ ИТОГИ

Невероятно, но практически все детали автомобиля ВАЗ-21102, выбранного нами для испытания, соответствуют стандартам и обещают служить долго. Можно гордиться? Пессимист пожмет плечами: просто повезло… Оптимист воскликнет: слава ВАЗу!

Но факт остается фактом: узлы и агрегаты с заводского конвейера оказались качественными. Хотя кто не знает, что те же шаровые на новенькой машине почему-то служат куда дольше, чем детали из магазина. С другой стороны, у многих из нас имеется неудачный опыт покупки российского автомобиля, который требовал гарантийного ремонта буквально на следующий день. Это как рулетка: повезет – не повезет. Нам повезло! Результат проведенной экспертизы обнадеживает: хочется бежать в автосалон, купить такую же безупречную «десятку». По крайней мере, до плановой замены деталей проблем с ней не будет уж точно. А что дальше, ведь когда-то заменить их все-таки придется?

А как обстоят дела с иномарками? К примеру, владелец какого-нибудь немецкого автомобиля вынужден заменить ту или иную деталь – бывает и такое! У него есть выбор: купить оригинальную запчасть, предположительно с конвейера, или, сэкономив, – ей подобную, произведенную в другой стране – Китае, Тайване и т. п. Не поскупившись, то есть остановив свой выбор на первом варианте, человек может быть на сто процентов уверен, что не получит за свои деньги брак. Так почему же это возможно в случае с российскими автомобилями? Вопрос риторический…

Высшей оценкой фирмы – производителя запчастей служит ее допуск на конвейеры автомобильных заводов: каждый такой допуск сродни олимпийской медали. А что происходит с фирмами, которые «не пустили»? Правильно – они работают на вторичный рынок. И, увы, не всегда добросовестно. Именно поэтому в подавляющем большинстве «зарулевских» экспертиз присуствуют детали, не соответствующие никаким стандартам. Они и приучили нас к мысли о том, что из десятка запчастей хоть одна да окажется бракованной…

Но в магазин все равно придется идти: средний срок службы наиболее важных элементов – 30–45 тыс. км, то есть около года – как раз таков обычный срок гарантии отечественного авто. Следовательно, покупая новый ВАЗ, мы получаем (если повезет!) только год спокойной жизни, а дальше – в сервисный центр или в магазин за запчастями. Выходит, прав был вредный Форд… □



ДЫХАНИЕ ЦУНАМИ

АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

Самое серьезное заблуждение, касающееся сабвуферов – это отрицать их необходимость как таковых. Дескать, здоровенный ящик, да и в машине занимает немало места… Может, обойтись без него? Нет, обычный динамик, даже самый прогрессивный и дорогостоящий, не в состоянии развить высокое звуковое давление в низкочастотной области.

А каким должен быть сабвуфер, он же – саб? Большим, маленьким, может быть – средним? И вообще, на что он должен быть похож: на шкаф, на ящик, на большую трубу или пирамиду? А может, достаточно лишь того, что в багажнике будет валяться одинокий динамик с огромным диффузором? Это – очень важный вопрос: с тем, каким должен быть сабвуфер, где он будет размещен и как ему предстоит работать, необходимо определиться до его приобретения, но никак не после.

По большому счету, всю сабвуферную «технику» можно разбить на два вида – встроенная и накладная. В последнем случае сабвуферы продают уже в готовом корпусе – все эти «модули» и «коробки» просто поселяются в багажнике. Скажем сразу: такие изделия проще, но отнюдь не лучше! На практике в 99% случаев сабвуферу нужен свой, оригинальный корпус.

Встроенная техника обладает всеми преимуществами над покупной. Она адаптирована к кузову конкретного автомобиля и выглядит как логичное продолжение его интерьера. Ее нельзя просто вытащить (читай – украсть) из багажника и унести с собой. При этом такой саб, как правило, располагается в неиспользуемой части кузова автомобиля, а значит, не занимает полезного пространства. Само собой, сабвуферу, изготовленному на заказ, подбирается требуемый объем под музыкальные пристрастия клиента. Наконец, в стиле оформления встроенного корпуса можно оформить и другие компоненты аудиосистемы: усилители, конденсаторы, дистрибьюторы, что при умелом и изобретательном подходе может превратить автомобиль в произведение искусства. Недостаток же в общем-то один – немалая стоимость…

Кроме выбора типа сабвуфера, следует уделить внимание их количеству. Салон автомобиля бизнес- или представительского класса, как правило, достаточно велик, и один 25-сантиметровый или даже 30-сантимет-



«Золотой Феникс», он же – Phoenix Gold. Отличается любовью к маленьким помещениям. Магнит нового «Ксенона» закрыт декоративной крышкой… с подсветкой: дескать, не прячьте меня далеко – я же красивый!



«Зевс» от «Хайфоникса», разместившийся в левом заднем крыле «Мицубиси-Лансер», потребовал себе всего 22 литра пространства – по сабвуферным меркам это совсем мало. Кстати, масса анатомической коробки – 15 кг.



А этот «Хайфоникс» (HiFonics) облюбовал себе багажник от «Дэу-Нексия». Слева – усилитель ZX4400 той же фирмы. Вообще, сабвуферы хороши еще и тем, что позволяют владельцу лишний раз похвастаться убранством багажника…



«Ниссан-Максима» озвучили двумя сабвуферами «Зевс» – они будут работать на свежем... извините, «открытом воздухе» (free air).



Без поддержки НЧ-динамиков никакой сабвуфер работать не сможет – на «Ниссане» жилплощадь нашлась в передних дверях.

ровый сабвуфер не в состоянии качественно «прокачать» большое внутреннее пространство. Решение очевидно: установить два сабвуфера или более.

Существует еще один очень интересный способ установки низкочастотных динамиков – в «свободное пространство»: такой тип установки еще называется «Фри-Эар» (Free-Air). В этом случае объемом для саба станет весь багажник, герметично отделенный от салонного пространства мощной полкой. Установка Free-Air – наиболее сложный из вариантов, так как требует дополнительного усиления задней полки, полной шумоизоляции и герметизации багажника. Однако при этом съедается меньше места – кроме того, динамик, установленный в заднюю полку, «отыграет» более низкий бас.

Месторасположение сабвуфера может быть разным и зависит от конкретного типа кузова автомобиля – это тема отдельного разговора. Звуковое давление в подобных инсталляциях сопоставимо с сильнейшим сквозняком – бас ощущаешь всем телом, даже волосы на затылке шевелятся! Создается ощущение мощнейших пульсирующих воздушных потоков внутри автомобиля. Однако уши не испытывают при этом перегрузки, какая появляется при прослушивании звука на меньшей громкости, но с большими искажениями. Следует также знать, что при построении звуковых систем, развивающих высокий уровень звукового давления, весь автомобиль необходимо подвергнуть обработке шумоизоляционным материалом, включая крышу.

Какой фирме отдать предпочтение? Лучшие НЧ-головки делают всемирно известные лидеры – такие, как «Рокфорд Фосгэйт» (Rockford Fosgate), «Хайфоникс» (Hi-Fonics), «Феникс Гоулд» (Phoenix Gold), «Эм-Тэ-Экс» (MTX). К выбору конкретной марки и модели стоит подойти тщательно и щепетильно – без совета установщика здесь не обойтись. Он напомнит, что Rockford Fosgate выпускает большую гамму сабвуферов, пригодных для работы в закрытом ящике, а HiFonics, в свою очередь, делает очень приличные головки для работы в свободном пространстве. Если объемы «поджимают», то вполне подойдут сабвуферы от Phoenix Gold – их можно располагать в очень маленьких «помещениях». А «Эм-Тэ-Экс» ставят практически куда угодно – и в соревнованиях с ними поучаствовать, и для личных целей – кому что. Что касается цены... Готовый покупной сабвуфер можно приобрести за 150–200 долларов, Free-Air начинаются от 150, анатомические сабы – от 200 долларов... Верхний предел, понятное дело, не обозначен, хотя реально можно говорить о суммах 1500–2000 долларов...

Стоят ли того «цунами» в салоне? Надо послушать... □

АВТОМОБИЛЬНЫЕ «ГВАРДЕЙЦЫ»

Наименование – автомобильная охранная система.

Ориентировочная цена – 95 долл.

■ Компания «Альтоника» начала производство автомобильной охранной системы GUARD RF-325. Ее конек – двухступенчатое снятие с охраны. Последовательность действий при этом такая: вы нажимаете на соответствующую кнопку брелока (отключаете сигнализацию), садитесь в свой автомобиль и подносите брелок к антенне, установленной в «заветном» местечке салона, – только после этого двигатель разблокирован и можно включать зажигание. Производитель уверен: угнать автомобиль с такой охранной системой намного сложнее, даже если «волшебный» брелок попадет в «нечистые» руки.



ВСТРЕЧАЕМ «РАССВЕТ»

Наименование – зарядное устройство «Рассвет-2М».

Ориентировочная цена – 400 руб.

■ «Рассвет-2М» от ОАО «Нижегородский машиностроительный завод» – это новая модификация зарядного устройства «Рассвет-2», предназначенного для зарядки и подзарядки кислотных аккумуляторных батарей до 75 А·ч. В нем применена трансформаторно-транзисторная схема, позволяющая вести заряд в режиме постоянного тока в двух диапазонах – для авто- и мототехники. Устройство оборудовано амперметром, а для удобства пользования предусмотрена электронная защита от короткого замыкания и ошибочного по полярности подключения к клеммам батареи.



ОХРАННИК КОМАНДУЕТ: МОТОР!

Наименование – охранная система.

Ориентировочная цена – 7000 руб.



■ Компания «Мега Ф» расширяет модельный ряд охранных систем: к выпущенным в 2004 году Scher-Khan Magicar II, III, IV прибавилась автосигнализация с индексом V. Система способна дистанционно запускать двигатель автомобиля как с автоматической, так и с ручной коробкой передач. Сделать это можно, не выходя из дома: команда «мотор» программируется с точностью до минуты. Scher-Khan Magicar V годится и для «турбированных» автомобилей, двигатель которых после остановки должен поработать на холостых оборотах. Новинка имеет цифровое табло в нижней правой части дисплея, информирующее о напряжении на клеммах аккумулятора, температуре в салоне автомобиля и оставшемся времени работы двигателя в автоматическом режиме.

РАЗ КОЛЬЦО, ДВА КОЛЬЦО...

Наименование – комплект поршневых колец.

Ориентировочная цена – от 180 до 400 руб.

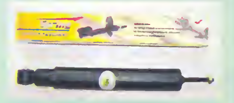


■ Ставропольский завод «СТАПРИ» обновил комплект поршневых колец для автомобилей ГАЗ-53, ЗИЛ-130, КамАЗ, ВАЗ, «Газель» и «Соболь». Теперь в нем появилось трехэлементное стальное кольцо, сконструированное компанией «Стил Ринг-инжиниринг». Производитель заверяет: стальное маслосъемное хромированное кольцо с тангенциальным расширителем позволит вдвое уменьшить выброс в атмосферу угарного газа, сократить расход масла и увеличить ресурс двигателя. В будущем компания планирует создать комплекты таких колец для всех видов отечественных автомобилей.

«ВЕСЕННЯЯ» АМОРТИЗАЦИЯ

Наименование – амортизаторы Spring.

Ориентировочная цена – от 10 до 24 у. е.



■ Украинское ООО «СПРИН», знакомое российским потребителям по мотоциклетным амортизаторам марки TRB, начинает выпуск автомобильных амортизаторов. Уже освоено их производство для автомобилей ВАЗ, «Дэу», «Опель», микроавтобусов «Мерседес» и «Форд». Пока амортизаторы марки Spring можно купить только на территории Украины, но уже скоро они появятся на прилавках российских магазинов по вполне доступным ценам: например, для «мерседесовских» микроавтобусов она не превысит 24 у. е. На «копейку» подобное изделие можно будет приобрести примерно за 10 у. е. Кстати, spring по-английски – весна...

ОБОГРЕВАЕМСЯ ГАЗОМ

Наименование – газовый конвектор.

Ориентировочная цена – 8500 руб.

■ Приглушенный рокот двигателей и плотная дымовая завеса – обычная картина зимой на ночевках дальнобойщиков.

Простая и надежная альтернатива – газовые конвекторы закрытого типа серии GWH венгерской фирмы «Электермакс» (Elekthermax). Работает конвектор на сжиженном газе от любого бытового баллона, который размещают снаружи. Топливо сгорает в полностью закрытом теплообменнике.

Аппарат бесшумен и без всякого электропитания автоматически поддерживает заданную температуру (от +10 до +30°С). Но главное его достоинство – экономичность: 12-литрового баллона хватает в среднем на шесть ночевок или примерно по 15 руб. за ночь. При этом он отвечает всем нормам и требованиям к оборудованию такого типа и разрешен к эксплуатации даже в помещениях повышенной категории опасности.



В ЗЕРКАЛЬНОМ ОТРАЖЕНИИ

Наименование – боковые зеркала заднего вида.

Ориентировочная цена – от 3130 до 3670 руб.



■ В продажу поступили новые боковые зеркала заднего вида, изготовленные нижегородским ЗАО «Завод зеркал» специально для автомобилей «Газель» и «Соболь». Корпус зеркала имеет пластмассовую облицовку, которую можно подобрать под цвет кузова. Зеркальных элементов два: основной – сферический с ручным или электрическим приводом и дополнительный – с увеличенным углом обзора. Стоимость набора зеркал зависит от комплектации. Предлагается три варианта: ручной привод, ручной привод с обогревом зеркального элемента, а также электропривод с обогревом.

НЕМЕЦКАЯ ЗАЩИТА

Наименование – чехлы и отбойники для амортизаторов.

Ориентировочная цена – 90–130 руб.



Немецкая фирма «Ганза» (Hanse) расширяет ассортимент продукции, поставляемой в Россию. Новая линейка защитных чехлов и отбойников для стоек амортизаторов подойдет примерно на 90% иномарок, эксплуатируемых в России, – от «Ауди» до «Мазды». Фирма утверждает, что примененная в производстве новых «резинок» технология рассчитана на самые экстремальные условия эксплуатации машины. Даже на наши, российские.

ХРАНИТЕЛЬ ПРОБКИ

Наименование – держатель пробки бензобака.

Ориентировочная цена – 30 руб.





У производителей автомобильных «полезняшек» сегодня явный крен в сторону электронных изделий.

Проблема, куда деть пробку бензобака на АЗС, как правило, решается «в лоб» – открутил и положил на крышу (или на багажник, если у вас не универсал, а седан...). Так вот, питерский «держатель пробки» как раз и создан для того, чтобы она занимала при заправке строго определенное положение. Понятно, что ее поверхность при этом останется чистой, а значит, в бензобак не попадет лишняя грязь. Да и уехать без пробки теперь будет куда сложнее – лючок просто не захлопнется, пока она не вернется на законное место.

Пользоваться новинкой просто – достаточно обезжирить внутреннюю поверхность лючка и приклеить по месту держатель.

ПОБЕДИТ ЛИ ПОБЕДИТОВОЕ СВЕРЛО?

МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВ

Чем товар дороже, тем он лучше – есть такая примета. Но известна и другая народная мудрость: «На любой замок найдется свой взломщик». Мы решили провести эксперимент «два в одном» – проверить справедливость обоих этих тезисов.

Считается, что самые выносливые гаражные охранники – сувальдные замки. В ЗР, 2004, № 6 испытания на прочность проходили «демократичные» по цене изделия, на этот раз посмотрим, на что способны «аристократы» – механизмы высшего класса от итальянских производителей по цене от 6000 до 7000 рублей. Такой красивый замочек и девушке подарить не стыдно (особенно если и авто появился у нее благодаря вам).

А судьи кто? Вспомним третью мудрость: «От добра добра не ищут». Ас по части взлома – знакомый нам по прошлым тестам капитан милиции. Через его руки прошло бессчетное количество замков (исключительно с целью сертификации!), приходилось даже ездить по тюрьмам, перенимая опыт у «медвежатников». На его рабочем столе – «джентльменский набор»: отвертка, дрель с победитовым сверлом и «болгарка».

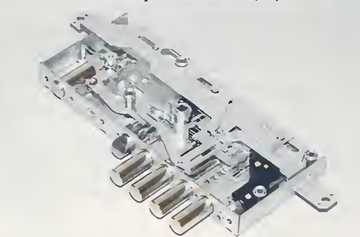
Дабы экспертиза была максимально приближена к реальным условиям, замки устанавливали в специально подготовленную дверь. Задача ясна: найти слабое место у троих «итальянцев» по имени CISA, MOTTURA и ATRA. Мы уже отмечали, что настоящие взломщики не тычут пальцем в небо, а пользуются специальным шаблоном – хотя бы трафаретом на миллиметровке. Для каждого типа замка – свой трафарет. А узнать тип и марку механизма для профи не проблема: попросил у вас в гараже, например, ключ «на 11»... вы роетесь в инструментах, а он изучает замок...

Но не будем о грустном – сосредоточимся на экспертизе. Посмотрим, как устроены наши подопечные.

CISA



CISA в полном боекомплекте...

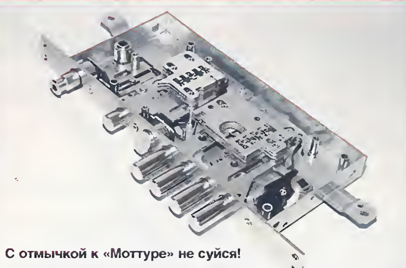


Стойка нижнего замка у «Чизы» не защищена.

MOTTURA



Mottura – двухсувальдный механизм с независимой защелкой.

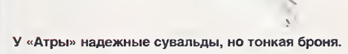


С отмычкой к «Моттуре» не суйся!

ATRA



ATRA – механизм секретности упакован отдельно.



У «Атры» надежные сувальды, но тонкая броня.



По трафарету находим слабое место.



А вот секретный механизм у «Атры» можно было лучше спрятать.

CISA оснащен комбинированным механизмом: верхний замок – пиновый, нижний – сувальдный. Личинка верхнего замка состоит из каленых элементов, снаружи она защищена накладкой от высверливания и взлома, а благодаря подвижному элементу ключ неуязвим для слепка. Нижний механизм – сувальдный – тоже устроен надежно: сувальды имеют ложные пазики против отмычки. Кроме того, замок программируемый: приобретя в магазине любой «чизовский» ключ, можно перенастроить его «под себя» с помощью специального приспособления. Обязанности разделены поровну: сувальдный механизм отвечает за нагрузку, а пиновый с хитрой личинкой – за секретность.

Результат испытаний: защищенный броненакладной замок «держал язык за зубами» до последнего, но через 14 минут проявил «слабость» по части сверления. Под личинкой оказалась доступная сверлу лазейка: видимо, разработчики не предполагали, что ее вообще будут искать – настолько надежен пиновый механизм. Скорее всего, по той же причине стойка нижнего замка не снабжена защитным шариком.

MOTTURA – замок с двумя сувальдными механизмами, связанными между собой: пока не откроешь верхний замок, нижний заблокирован. С отмычкой здесь делать нечего: ложные пазики на сувальдах, как и у CISA, не дремлют. Кроме того, на внутренней стороне замка имеется независимая от остального механизма защелка.

Результат испытаний: механизм качественно собран, но похвастаться стопроцентной оборонной способностью не может: через 12 минут общения с дрелью замочек «расслабился» и выдал все, что знал. Защитная накладка быстро поддалась сверлу, да и шарик в стойке, запрессованный не до конца, держался недолго.

ATRA – сувальдный со съемным механизмом секретности. Для большей безопасности основной механизм секретности с комплектом ключей запечатаны в заводскую упаковку. Проверяют работоспособность замка с помощью «выставочного» механизма, который при установке необходимо заменить на основной. Функция эта очень удобна: отпадает необходимость приобретать новый замок в случае потери или кражи ключа – можно ограничиться лишь заменой небольшого секретного механизма.

Результат испытаний: замок «молчал» всего 5 минут, после чего «заговорил» как миленький. Все дело в том самом окошке для установки механизма секретности – вот оно-то и не защищено! Уверенным движением капитан вырезал его, открутил два крепежных винтика, и ригели отступили.

Вердикт: все три «итальянца» по эксплуатационным качествам не вызывают нареканий и наверняка долго прослужат своему хозяину. Благодаря хорошо подобранным материалам они работают без смазки, поэтому вероятность заклинивания минимальна. Сувальды сработаны на высоком уровне, их ложные пазы всегда «на страже», отмычке не поддаются.

Победа же, хоть и с минимальным перевесом, присуждена замку CISA. Во-первых, он держал оборону дольше других, а во-вторых, уж очень понравился капитану (а значит – и нам…) ключ с подвижным элементом.

Напоследок наш эксперт дал ценный совет: какой бы надежный ни был замок, есть смысл дополнительно защитить его от высверливания. Для этого подойдет пятимиллиметровая броненакладка из каленого металла, установленная между поверхностью двери и самим механизмом. Еще лучше, если накладка изготовлена из комбинированного материала – твердая сердцевина, а по бокам мягкие слои, – тогда сверлу будет труднее «разговорить» замок.

И последнее. Любой из этих замков смело можно устанавливать на входную дверь вашей квартиры: вор не пройдет! □

Редакция благодарит ЛАБОРАТОРИЮ ИСПЫТАНИЙ ГУ «ЦСА ОПС» ГУВО МВД России за помощь в подготовке статьи.

ЗАЖИГАТЕЛЬНЫЕ ЯПОНЦЫ

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Четверть века назад эту фирму просто не восприняли всерьез – дескать, что ждать от какой-то изоляторной фабрики, пусть и японской... Зато сегодня более 87% всех мировых производителей автомобилей – от «Мерседеса» до «Феррари» – используют на своих конвейерах свечи «Эн-Джи-Кэй» (NGK). А оборот фирмы составил в прошлом году 2 миллиарда евро.

Интересно, чем отличаются свечи NGK от своих многочисленных сородичей? Попасть бы к ним в лабораторию...

ЭТА МАЛЕНЬКАЯ ЕВРОПА...

Нет ничего проще. NGK – фирма японская: значит, летим в Германию. Там садимся в машину и едем... правильно, в Бельгию – ведь нам нужно во Францию. А оттуда...

Самое смешное, что так все и было. Обвинить японцев в мотовстве трудновато – именно такой маршрут они сочли для нас оптимальным. Дескать, европейский техцентр NGK находится в немецком Ратингене, а ближайший «свечной заводик» фирмы – под Орлеаном во Франции: это же рукой подать... Примерно как от Москвы до Пензы.

Что ж – едем. Если останется свободное время, то выясним, где тут жила Жанна д'Арк. Но пока все мысли – про иридиевые свечи.

ВАШЕ БЛАГОРОДИЕ

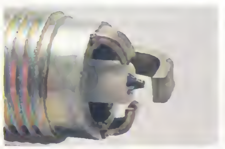
Благородные металлы – это золото и серебро, еще – платина. А еще есть иридий с температурой плавления 2450°С. Слово Iris по-гречески – радуга: ну как тут не сострить насчет «радужных перспектив» его применения? Тем более, что иридиевые свечи зажигания уже продаются и в наших магазинах – примерно по 500 «рэ» штука. На Западе они, кстати, дороже.

Зачем японцы придумали иридиевые свечи? Да все затем же – в погоне за стопроцентной надежностью искрообразования. Речь, естественно, не о борьбе с браком, а о неблагоприятных условиях для воспламенения смеси, когда даже абсолютно исправная свеча порой дает осечку. Любопытно, что самыми тяжелыми «условиями труда» для свечи зажигания на фирме считают не сибирские морозы, а температуру около минус 10°С, приправленную частыми пусками двигателя. Но в любом случае борьба идет за каждый пропущенный разряд – будь он хоть один на миллион циклов. И решения бывают совершенно разные.

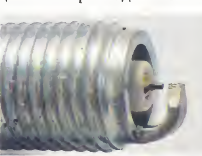


Икебана, однако... Нет, не икебана, конечно же, но японские мотивы чувствуются даже во французском Меунге-на-Луаре. Камни – это элемент восточного дизайна!

Вспомним, например, хорошо известные у нас свечи с V-образной выемкой на центральном электроде. Фирма NGK заявляет, что первой применила такое решение – отгадайте, зачем? Оказывается, вовсе не как аналог многоэлектродной свечи, а для того, чтобы сдвинуть искрообразование с оси центрального электрода на его края! Здесь полагают, что при этом облегчается распространение фронта пламени – мол, из центра ему тяжелее добираться до «работы» чем с «окраины».



Искровой промежуток – свеча гибридная...



... и иридиевая.

Затем появился гибрид – это симбиоз двух свечей: многоэлектродной и платиновой. Тоненький платиновый электрод находится посередке, однако вышеупомянутые проблемы «толстого» коллеги ему неведомы: он такой маленький, что никому не мешает. Понятно, что от преждевременного выгорания его спасает благородная платина, а вот боковые электроды...

А боковые электроды нужны для улучшения холодного пуска! Местные спецы поясняют: мол, при низких температурах искровой разряд норовит уйти «налево» – сползти по изолятору и «коротнуться» на «массу» совсем не там, где надо. А пока свеча не нагрелась – не достигла рубежа в 450°С, – на изоляторе копится нагар с относительно низким сопротивлением, в результате искра уходит в «никуда». Так вот, для перехвата этой самой «паразитной» искры как раз и применяют боковые электроды: только «вильнул в сторону», а тут – удобный искровой промежуток. Волей-неволей приходится работать.



Свеча NGK под микроскопом.

А где же иридий? Да вот он – центральный электрод еще тоньше, чем платино-

вый. Что касается искрообразования, то оно однозначно лучше! Вспомним школу: молния любит попадать в одиночные высокие деревья и другие заостренные предметы – громоотводы так и работают. В иридиевой свече бьют те же молнии, только в миниатюре. А подобная форма электродов позволяет «заостренной» свече пробивать большие искровые промежутки по сравнению с находящейся в тех же условиях «толстушкой». Кроме того, из-за уменьшенного пятна контакта такая свеча меньше нагревается.

Реальный пробег подобной свечи составляет примерно 100 000 км. Более того, фирма заявляет, что может серийно выпускать свечи с любой долговечностью, но такая задача перед ней не стоит. Скажем, «Мерседесу» действительно нужны как раз 100 000 км, зато ФИАТу вполне достаточно 30 000, а «американцы», напротив, всегда «зашкаливают за сотню» – у них скорости движения ограничены, а нагрузки на многолитровые двигатели ниже. Кстати, практически для каждого автомобиля свечи NGK выпускаются в двух вариантах: «долгоиграющая» (long life) – для конвейера, а более дешевая – для вторичного рынка. Это не из области «лучше-хуже», а просто совершенно разные модели: хочешь купить «конвейерную» – ради бога.

Между прочим, на некоторых свечах изолятор имеет не гофрированную, а гладкую поверхность! Объяснение тому довольно необычное. Дело в том, что привычный нам колпачок высоковольтного провода со временем как бы приваривается к изолятору – отпечаток заметен сразу. Захотел сменить свечи – меняй и колпачки с проводами: проблем нет, а нормальный контакт того стоит. Но если речь идет о современных двигателях с персональными катушками зажигания на каждом цилиндре, то такая замена сразу влетает в копеечку. Так вот, по мнению фирмы, гладкие изоляторы в подобных случаях ведут себя лучше – относительно тяжелые катушки «сидят» на них надежно, но не «прилипают» – ни воздух, ни влага внутрь не попадают. Расположение свечей при этом роли не играет. Но для «обычных» моторов свечи с гофрированными изоляторами все же предпочтительнее.

НОВОЕ – ХОРОШО ЗАПРЯТАННОЕ СТАРОЕ?

Поиск свечи под конкретный мотор – дело долгое. Фирма-разработчик нового двигателя поставляет его на NGK, оговаривает требуемый ресурс и задает ценовой диапазон – мол, не дороже стольких-то пиастров… После этого свечных дел мастера начинают… нет, не разрабатывать, а для начала шарить по сусекам – почти наверняка что-то похожее уже было создано, но до поры до времени оставалось невостребованным. Из закромов вытаскиваются подходящие свечи, затем подгоняется их калильное число и начинаются тесты – холостой ход, пусковые свойства, ходимость, калильное зажигание. Само собой, заказчик затем будет проводить свои испытания – уже на дорогах.

Кстати, насчет заказчиков и просто потребителей, прослышавших про иридиевые свечи. Они рекомендуются для борьбы с такими проблемами, как образование нагара, неустойчивая работа на холостом ходу и неуверенный холодный пуск. Если ни о чем таком вы пока что не слышали, то продолжайте спокойно ездить на том, что у вас есть. Что касается «иридиевого гибрида» (наподобие платинового), то его пока что не существует в природе.

А может быть, уже и существует. Нельзя же показывать журналистам абсолютно все. □

ВИЗИТКА БИЗНЕСМЕНА

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ



ТОВАР ЛИЦОМ

Вот уже несколько лет «Тойота-Кэмри» – один из лидеров продаж на российском рынке. При этом машина – не из числа наиболее доступных. Важная составляющая успеха – высокая репутация модели как одной из самых надежных. Впрочем, и цену можно назвать умеренной – для данного класса, разумеется.



Хорошо укомплектованный бизнес-седан с бензиновым двигателем 2,4 л и пятиступенчатой механической коробкой передач стоит $29 800, с автоматической – $31 300. Машины оборудованы несколькими электронными системами – антиблокировочной ABS, распределения тормозных усилий EBD, помощи при торможении Brake Assist. В дорогом варианте есть устройства курсовой устойчивости VSC и противобуксовочное TRC (отключается). У всех «кэмри» – четыре подушки безопасности (фронтальные и боковые для водителя и пассажира), активные подголовники передних сидений, крепления детского кресла ISOFIX.

В базовую комплектацию входят противотуманные фары с омывателями, наружные зеркала с электрическим приводом и подогревом, климат-контроль с пылевым фильтром. Есть электрические стеклоподъемники во всех дверях, подстаканники спереди и сзади, магнитола с CD-ресивером, шестью динамиками и электрической антенной на заднем крыле. Руль и рычаг коробки передач обтянуты кожей, стекла слегка тонированы, передние сиденья с подогревом, на противосолнечных козырьках – зеркальца с крышечкой и регулируемой яркостью подсветки. В общем, все, как положено в бизнес-классе.

Если кому-то такого набора не хватит, можно выбрать дорогую комплектацию – там еще много припасено. Не отвлекаясь на подробности, скажу только, что машина с кожаным салоном, 3-литровым двигателем и автоматической коробкой передач будет стоить $39 800. Именно такая – на нашем тесте.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

В «Тойоте» много овального и мягкого, функционально удобного и приятного на ощупь. В отличие от многих одноклассников на передней панели «Кэмри» нет скопления плотно сгруппированных кнопок – свобода придает воздушности.

Правда, непривычно обнаружить отключение тракшн-контроля где-то да-

КОМПЛЕКТАЦИЯ

R1	R2
Четыре подушки безопасности, активные подголовники передних сидений, противотуманные фары, омыватели фар, наружные зеркала с электрическим приводом и подогревом, климат-контроль, пылевой фильтр, электрические стеклоподъемники всех дверей, магнитола с CD-ресивером, 6 динамиков, электрическая антенна, кожаные руль и рычаг коробки передач, тонировка, подогрев передних сидений. Системы: антиблокировочная ABS, распределения тормозных усилий EBD, помощи при торможении Brake Assist.	Дополнительно: кожаный салон, датчики парковки спереди и сзади, передние сиденья с сервоприводами, боковые «занавески» безопасности, противобуксовочная система TRC (отключается).



Омыватели фар входят в базовое оснащение машин с любым мотором.

ЦЕНА АВТОМОБИЛЯ «ТОЙОТА-КЭМРИ»

Двигатель	Коробка передач	Комплектация R1	Комплектация R2	Круиз-контроль, система стабилизации	Цена, долл. США
2,4 л	МКП	●			29 800
	АКП	●			31 300
		●	●		33 800
3,0 л	АКП	●	●	●	39 800


На передней панели просторно. Вставки под дерево есть у всех «кэмри».


У машины в наиболее полной комплектации управление магнитолой на руле. Круиз-контроль полагается при 3-литровом моторе.


Показания больших полукруглых циферблатов читаются хорошо. Контрольные пиктограммы тоже расположены по дуге.


Яркость подсветки на козырьке регулируется движком справа. Посередине крыши – традиционный чехол для очков.


На двери управление стеклами, центральным замком и зеркалами, в том числе их складыванием в парковочное положение.

леко внизу слева – чтобы опознать эту кнопку, наклоняешь голову. Логика ясна: то, чем пользуются крайне редко – подальше; то, что важнее – поближе. Некоторые «второстепенные» функции приходится искать. Зато на основных концентрироваться не нужно – их кнопки сами попадают под руку.

Автомобиль с легкостью способен вместить четырех человек и огромную поклажу. За двухметровым водителем удобно сядет человек чуть выше среднего роста. В ширину тоже просторно, так что и пятый не будет чувствовать себя слишком ущемленным.

Крупные по японским меркам и довольно мягкие кресла предлагают скромную боковую поддержку, кожаный руль лежит в руках отменно.

По давно заведенной традиции на «тойотах» редко увидишь решения красивые и модные, но неудобные. Зато какими бы архаичными ни казались вращающиеся ручки магнитолы, в том чис-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

TOYOTA CAMRY	2,4 л, МКП	2,4 л, АКП	3,0 л, АКП
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4815		4885
ширина	1795		1810
высота	1500		1460
Снаряженная масса, кг	1390		1500
Полная масса, кг	1935		2015
Максимальная скорость, км/ч	210	200	225
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,4	10,5	9,1
Топливо		АИ-95	
запас топлива, л		70	
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	11,7	13,2	15,7
загородный цикл	6,9	7,6	8,3
средний	8,6	9,7	11,0
Двигатель		бензиновый	
Рабочий объем, см^3	2362		2995
Мощность, кВт/л. с.	112/152		137/186
при об/мин	5600		5300
Крутящий момент, Н·м	218		273
при об/мин	3800		4300

КОНКУРЕНТЫ

	«Вольво-S80», 2,0 л, 20 кл., 180 л. с., МКП	«Форд-Мондео», 2,5 л, 24 кл., 170 л. с., АКП	БМВ-525, 3,0 л, 192 л. с., АКП
Размеры, мм:			
длина	4820	4730	4840
ширина	1830	1810	1845
высота	1450	1460	1470
Максимальная скорость, км/ч	210	216	226
Разгон 0–100 км/ч, с	9,1	10,3	9,9
Расход топлива, л: город/шоссе/средн.	13,1/7,2/9,4	15,1/7,4/10,2	13,9/7,5/9,8
Цена, долл. США	от 33 900	от 33 000	от 46 900

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, долл. США

ТО 10 000 км	190
ТО 20 000 км	250
ТО 30 000 км	190
Колодки тормозные передние	100
Колодки тормозные задние	58
Ремень ГРМ + ролики + работа	56+168+н. д.
Бампер передний	280
Бампер задний	295
Капот	455
Дверь передняя	450
Дверь задняя	400
Крыло переднее	215
Ветровое стекло (с комплектом для вклейки)	580 (!)
Блок-фара	210
Фонарь задний	120
Нормочас работы	50(!)



ле для подстройки волны, ничего более удобного по сей день не придумано – поэтому у «Кэмри» именно такие. А вот кассета уступила место компакт-диску.

КАК ЕДЕТ

Об интенсивности разгона легко судить по шильдику на багажнике. Первую сотню «Кэмри» с 3-литровым мотором берет за 9,1 секунды и очень рьяно стремится проглотить вторую. Совсем немного уступает мощной модификации машина с двигателем 2,4 л и «механикой». Эта разгоняется до 100 км/ч за 9,4 с, а учитывая, что «автомат» чуть сглаживает ощущения водителя, по способности радовать его оба варианта примерно одинаковы. Впрочем…

Настройки подвески «Тойоты», как и эргономика рабочего места, отнюдь не подталкивают к агрессивной езде. Напротив, привыкнув к автомобилю, стараешься насладиться комфортным перемещением в пространстве. Лишь изредка прожимаешь газ до пола, чтобы выйти на требуемый умеренно-быстрый скоростной режим. И с таким же удовольствием «убираешь тягу», намереваясь тихо «шуршать» по асфальту.

Подвеска энергоемкая, но мягкая; не очень любит быструю работу рулем, отзываясь на нее ощутимыми кренами кузова. Зато колдобины глотает с удовольствием. Там, где другой автомобиль встряхнет на волне, «Кэмри» лишь вальяжно качнется. При спокойной же работе баранкой машина точно и быстро отрабатывает команды водителя, не требуя корректировки траектории.

Чувствительность органов управления тоже рассчитана под комфортную езду: удобно дозировать педалями малые ускорения и замедления. Да и автоматическая коробка передач лучше всего работает, когда не слишком быстро утапливаешь педаль газа – так и переключения едва заметны, и возможности мотора реализуются полностью. Но если «топтать» более грубо, возникает «недопонимание»: появляются «ступеньки» при переключении, а водительское кресло несолидно подталкивает в спину.

Автомобилей без недостатков, наверное, не бывает. У «Тойоты» самый существенный относится не к изделию, а к сбытовой сети и фирменному сервису. Иногда возникает ощущение, что высокая популярность марки легла на них тяжелым бременем: попробуйте отремонтировать машину быстро и за разумные деньги. Ну а «Кэмри» – очень приятный автомобиль для быстрой, но не агрессивной езды по российским дорогам, потому его популярность вполне обоснованна. □

Автомобиль на тест предоставлен автосалоном «ЛАДА НА ВАРШАВКЕ», тел. 542-43-43.

В списке оснащения автомобиля отдельной строкой, как бонус, выделен багажник объемом 587 литров.



Переднее сиденье сейчас отрегулировано под водителя ростом 198 см.



ДО ЛАМПОЧКИ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ.
ФОТО: ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН



С появлением отечественных впрысковых моторов известные многим точки быстрого обслуживания (так называемые вагончики) поспешили расширить сферу услуг. Теперь реклама зазывает проезжих не только отрегулировать карбюратор, но и проверить работу инжектора. Естественно было наше желание выяснить, насколько обещания соответствуют возможностям тех, кто их дает. На заклание выделили наиболее популярный в народе (судя по количеству продаж и угонов) шестнадцатиклапанный хэтчбек ВАЗ-2112 с нейтрализатором и блоком управления «Бош-1.5.4N». Пробег – около 50 тыс. км, состояние – среднестатистическое. По легенде один из нас хочет автомобиль продать, другой – купить, но считает, что тот малость туповат и чересчур прожорлив. Третейским судьей и должен выступить диагност с большой дороги – «вагончик» то бишь.

ПО НАУКЕ

Единственным носителем базы данных о состоянии автомобиля в таком случае может быть владелец, поскольку единый компьютерный учет никому даже не снится. Мастеру предстоит расспросить водителя о динамике и расходе топлива «за отчетный период», а также выслушать его общие претензии.

Следующий шаг – подключение сканера, причем всякого, при условии, что это ДСТ-2М. Он – родственная половинка любого вазовского контроллера, да и родились они в одно время и в одном месте. Можно, конечно, использовать что-то иное, только не факт, что его набор функций окажется необходимым и достаточным.

Далее следует убедиться, что выбранная для работы программа соответствует этому блоку управления. Иначе отображаемые данные окажутся «с потолка». Если лампа «проверь двигатель» на панели приборов безмолвствует, копаться в памяти контроллера в поисках ошибок бессмысленно – там, скорее всего, пусто. Значит, можно сразу переходить к измерению параметров.

Первая серия замеров – с неработающим двигателем при включенном зажигании. При этом с эталоном сравнивают напряжение с датчиков положения дроссельной заслонки и массового расхода воздуха. Сохранность дорожки ДПДЗ с известной долей вероятности можно оценить по характеру изменения напряжения при нажатии на педаль газа. Затем запускают двигатель и, контролируя его температуру, напряжение в бортовой сети и сигнал



Если автомобиль оснащен катализатором, параметры, указанные на крыше палатки, равны нулю.

Реклама не впрок – на самом деле инжектор здесь не проверят.

СТО – железобетонный оплот технической культуры.

Старая добрая «семерка» куда привычней мудреной «двенадцатой».

с λ-зонда, ожидают окончания прогрева, когда в работу вступает нейтрализатор. Теперь можно проверить коэффициент коррекции впрыска на холостом ходу и при 2–3 тыс. оборотов. Не помешает выяснить, при какой температуре охлаждающей жидкости включается вентилятор.

Работоспособность нейтрализатора отработавших газов (дав ему прогреться в течение 2–3 мин после запуска двигателя) специалисты определяют по тому, ощущается ли запах из выхлопной трубы или нет. Но лучше довериться четырехкомпонентному газоанализатору. Идеальные показания приблизительно такие: CO – 0; CH – 0; CO_2 – 16%; O_2 – 0; λ – 1.

Для полноты картины обязательно тестируют мотор под нагрузкой с полностью открытой дроссельной заслонкой до срабатывания ограничителя. Сканер при этом будет следить за изменением состава смеси. Найти беговые барабаны в придорожном сервисе – утопия, так что «прохватывать» придется по обычной дороге. А для этого рядом нужно найти незагруженный мерный кусок асфальта – лучше всего пустующую площадку или тупичок. Ну а сканер (если он не ДСТ-2М) должен быть мобильным – мотор-тестер на базе компьютера в кабину не поместится!

Если все полученные в ходе замеров данные окажутся в поле допуска, инжектор можно признать здоровым. Всякий сбой требует иной, углубленной диагностики. Но это другая тема.

ИГРА В НАПЕРСТКИ

Первым пунктом быстрого технического обслуживания на нашем пути стал симпатичный прицеп-вагончик в Мурманском проезде. «Реклама есть, да приборов нет, – сообщил мастер. – Со своей разобраться не могу!» Что ж, хоть и обидно (зря время теряли), зато откровенно.

На следующей точке (начало Аргуновской улицы) нас приняли с распростертыми объятиями. Первым делом мастер, встав на четвереньки и заглянув под днище, убедился в наличии нейтрализатора. Зря колени пачкал – комплектацию можно было запросить по сканеру. Впрочем, прибор он все-таки подключил. С умным видом потыкав в кнопки, спец признал состояние впрыска идеальным (насколько удалось подсмотреть, он, не задерживаясь, пролистал меню ошибок, информационные данные и уровни напряжения сигналов от датчиков). Двухкомпонентный газоанализатор подключать не стал – не нашел на выпускном коллекторе отвода для взятия пробы до ката-



Гараж с компьютером – не гараж, а пункт диагностики.

Мотор-тестер – вещь стационарная, так как в салон автомобиля не входит.

лизатора. (Такое встречается на старых моделях «Фольксвагена», а на ВАЗах видеть не доводилось.) На вопрос о причинах тупости и прожорливости ответил философски: «А что вы хотите от нашей машины!» Крыть нечем – и, уплатив 300 рублей (с квитанцией!), мы удалились несолоно хлебавши. Три МРОТа за сомнительную рекомендацию «не париться» – многовато!

В других схожих вагончиках все повторилось: видимость работы со сканером (большинство даже не потрудилось правильно определить тип блока управления!), сетование на родной автопром и изъятие «честно заработанных» денег. Были попытки замеров CO и CH (и на холостом ходу, и даже на повышенных оборотах), единичная проверка ДПДЗ и т. д. Все без исключения стирали несуществующие ошибки и охотно принимали вознаграждение. Везде по 300 руб., но чаще всего без чека. И, как мы убедились, без особого толка.

Поправить пошатнувшуюся веру в возможности российской диагностики мы решили в стационарных сервисах. Как-никак не легкомысленные вагончики, а монолитный оплот технического обслуживания.

Улыбчивый мастер со СТО на Осташковском шоссе, вооруженный ДСТ-2, долго не раздумывал. Проверил и стер несуществующие ошибки и, несколько раз подергав за трос привода дроссельной заслонки, заключил, что, скорее всего (!), надо промыть инжектор и заменить свечи. Мудрый совет обошелся дороже – в 350 руб. Правда, помимо чека нам еще выдали отпечатанный на компьютере заказ-наряд в двух экземплярах, где в графе «Выполненная работа» значилось – «диагностика двигателя»!

В частном гараже на Лосиноостровской мы обнаружили целый комплекс с персональным компьютером. Здесь мастер сразу же обнаружил перерасход топлива из-за чрезмерно длительного открытия форсунок. Вот только справочные данные для сравнения с реальными параметрами он взял почему-то не из той книги (там речь шла о восьмиклапанном моторе с нефазированным впрыском и без катализатора). Итого за 500 рублей родилась рекомендация заменить неисправный контроллер. Ничего не скажешь: солидное оборудование располагает к масштабным решениям.

В АВТОНОМНОМ РЕЖИМЕ

Увы, толком выяснить состояние автомобиля нам так и не удалось. Конечно, экспресс-диагностика, да еще без конкретной неисправности – дело скользкое: результат относительный и ответственности никакой. Тут все зависит от таланта и добросовестности мастера. В тех местах, где мы побывали, нам не особенно повезло. Поэтому впредь в сервис будем обращаться только с явным дефектом, а общее состояние машины оценивать по показаниям маршрутного компьютера (благо цена его подчас сопоставима со стоимостью «диагностики»). Чего и вам советуем. □

Редакция благодарит автосервис «ЗАО 37 АВТОКОМБИНАТ» за помощь в подготовке материала.

ЗНАКИ ПРЕПИНАНИЯ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН, МАКСИМ ПРИХОДЬКО. ФОТО АВТОРОВ

Достаточно проехать пару-тройку сотен километров по родным просторам, как становится понятным, что все дорожные знаки и указатели можно классифицировать не только по ПДД, СНИПам и ГОСТам. Ну а мы отмахали гораздо больше – от Москвы до Волгограда, далее через Элисту, Ставрополь, Ростов – и домой. Именно из южных регионов чаще всего пишут обо всяких дорожных несуразицах. Вот своеобразный хит-парад, составленный после того, как пробег редакционного автомобиля увеличился почти на пять тысяч километров. Итак, на первом месте знаки, которые мы объединили в категорию «Былое и думы». Установили их лет …надцать назад, да и забыли. Второе место за категорией «А нам все равно». Это те, что гаишники любят «лепить» в нарушении всех Правил дорожного движения (которые они вообще-то призваны свято защищать от поругания и проч.). Наконец, третья категория, самая веселая – «Кин-дза-дза». Это когда теоретически вы находитесь в России, а практически – нет.

Начнем с первой номинации – «Былое и думы». Тут главные кандидаты на «Гран-при» – дорожники Ставрополья. Знаки, которые они установили, так и называются – предупреждающие. И призваны они, в соответствии с ГОСТом, информировать «о характере опасности и расположении опасного участка дороги, движение по которому требует принять меры, соответствующие обстановке». Но ведь предупреждение, как и любая информация, полезно, только когда оно к месту. А тут водителей предупреждают, что участок дороги… время от времени будут ремонтировать! Действительно, чего знаки туда-сюда таскать, если ремонт когда-то все-таки придется начинать? А пока, естественно, ни до, ни после знака никаких следов дорожных работ не обнаружили. Но более всего изумил знак с надписью «ГИБДД», установленный в чистом поле. Логика тех, кто его устанавливал, видимо, такая: все водители обязаны знать и помнить, что ГИБДД существует и бдит. Будь бдителен и ты, шофер! Без колебаний – первый приз.

Порадовали и калмыцкие дорожники – самобытным творчеством с элементами национального колорита. Мало того, что на прямых, как стрела, дорогах они любят рисовать двойную «сплошную», запрещая обгон. А вдруг выясняется, что прямая дорога – она совсем не прямая, а круто поворачивает налево. И куда в такой ситуации податься водителю – ехать налево, в степь, куда должна сворачивать трасса (но почему-то не сворачивает!), или прямо, куда реально ведет шоссе, которого нет? В общем, без пиалы доброго кумыса никак в этих восточных хитросплетениях не разобраться!

ОДИН В ПОЛЕ...

Теперь о второй категории. Остап Бендер, применяя на практике свои 400 сравнительно честных способов отъема денег у населения, в некоторых случаях использовал милицейскую фуражку с гербом города Киева. Это было его тайное оружие, его личный 401-й способ! Последователей комбинатора и ныне немало, но у них в арсенале – дорожные знаки. Чего проще – поставил в чистом поле знак «населенный пункт» и только успевай штрафовать каждого превысившего скорость! Взять, к примеру, город Воронеж. Красивый, в последние годы он активно строится. И хотя ГОСТ позволяет устанавливать знаки, обозначающие населенный пункт, только на фактической границе застрой-





ки. в этом славном городе их вынесли за добрый километр. Наверняка город когда-то шагнет и сюда, а пока стражи дорожного порядка стоят в чистом поле (но за знаком 5.22!), активно пополняя местный бюджет (в широком смысле этого слова).

А уж сколько мы писали про знак 2.5, так любимый нашей ГАИ! Знак «стоп» пора занести в российскую Книгу Гиннесса как самый «цитируемый» в стране. И хотя в ПДД четко прописано, что нельзя его устанавливать на постах ГИБДД (только за пределами дороги, кроме специально оговоренных случаев), но ведь попрежнему ставят и ставят! Даже во время недавней «прямой линии», устроенной журналом с руководством ГУ ГИБДД, его начальник В. Кирьянов специально подчеркнул, что «принимаются меры по фактам необоснованно вводимых ограничений движения, в том числе временных, в зонах ответственности стационарных постов ДПС». Принимаются, говорите? В суверенной Калмыкии что ни пост – так перед ним обязательно знак «стоп» красуется. Еще один «Гран-при» – за упорство в достижении цели!

ЧТО ДЕЛАТЬ?

За неделю путешествия по стране мы пришли к неутешительному выводу. Видимо, «из принципа» на наших дорогах знаки ставят и разметку рисуют не как положено, а как вздумается. Здесь самое время вспомнить о нашей третьей номинации: вне конкуренции – наши национальные республики, где понятие «суверенитет» распространяется даже на дорожные знаки! В Калмыкии, к примеру, почти все дорожные указатели написаны на родном языке президента Илюмжинова. Он, конечно, их прочитать сможет, но рядовой российский водитель… Едешь по дороге и пытаешься на ходу прочесть название то ли населенного пункта, то ли речки, то ли еще чего… Нет, мы вовсе не против того, чтобы названия писались на местном языке, но ведь они обязательно должны дублироваться по-русски! Об этом, кстати, и ГОСТ говорит… Приз в номинации «Кин-дза-дза» – за калмыцкими дорожниками.



Комментарий начальника ГУ ГИБДД МВД РФ В. Н. КИРЬЯНОВА

Сотрудники ГИБДД не имеют права самостоятельно устанавливать дорожные знаки, за исключением случаев, когда движению транспортных средств угрожает опасность (ограничение движения в зимний период на отдельных участках дорог, форс-мажорные обстоятельства). Установка дорожных знаков отнесена к компетенции органов, в ведении которых находятся автомобильные дороги. В случае необходимости Госавтоинспекцией выдается техническое задание или предписание на установку дорожных знаков. В 2001 и 2003 гг. ГИБДД совместно с заинтересованными ведомствами и организациями проводилось всероссийское профилактическое мероприятие «Контроль – дорожный знак!», основной целью которого была установка недостающих или демонтаж неправильно установленных дорожных знаков. Были организованы телефоны «горячей линии», по которым все граждане могли сообщить о тех или иных недостатках в организации дорожного движения. В рамках этого мероприятия только в 2003 году по предписаниям ГИБДД осуществлена замена свыше 47 тыс. и установка 23 тыс. новых дорожных знаков. Демонтировано 9,4 тыс. запрещающих знаков, в том числе вводящих ограничение скоростного режима. Такую работу мы будем продолжать и в дальнейшем.

К ГРАЖДАНАМ РОССИИ

Описывать дорожные несуразицы можно долго, но есть ведь и способы борьбы с ними. Стоит проявить гражданскую сознательность и не просто посмеяться, проехав мимо неправильно установленного дорожного знака, а записать его точное расположение и письменно известить областную или краевую ГИБДД. Так, мол, и так: обнаружил нарушение, прошу разобраться и сообщить. Опыт показал: это простой и довольно эффективный метод. Мы же просим считать этот материал официальным обращением редакции в ГУ ГИБДД: разберитесь, пожалуйста, что творится на «южном маршруте»!

А сколько аварий и ненужных конфликтов произошло из-за того, что кто-то забыл убрать знак. Мало того, что объективно лишние (и необоснованные!) ограничения доставляют неудобства водителям, они еще и крайне опасны. Водитель ни секунды не должен сомневаться, правильно или нет установлен тот или иной знак, а лишь четко выполнять его требование. А когда бессмысленных знаков становится слишком много, большинство водителей перестают обращать на них внимание. И если – не дай бог! – за знаком действительно таится угроза, кто-то может ее не заметить… □

НЕ ДУШИТЕ!

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Сегодня автомобили в Европе выполняют нормы от Евро II до Евро IV, но там не перестают думать, как еще больше снизить их вредные выбросы.

Мы в штыки воспринимаем очередную попытку внедрить в стране нейтрализаторы – не хотим подорожания отечественных машин, но при этом ловко – на глаз! – определяем расход масла у какого-нибудь рыдвана по цвету выхлопа и быстро отплевываемся после разъезда с попутным грузовиком – сажа в зубах застревает.

ГРЕТЬ ИЛИ НЕ ГРЕТЬ

Переубеждать заблуждающегося – занятие неблагодарное, особенно если стереотип внедрялся в подкорку годами. Карбюраторная эпоха приучила прогревать двигатель всегда и везде, подчас даже летом. Мы увлеченно объясняли друг другу – это необходимо, чтобы продлить жизнь железного коня. Между тем богатейший опыт свидетельствует о другом: износ мотора практически не зависит ни от продолжительности, ни вообще от самого факта прогрева. И если бы каждый холодный пуск впрямь соответствовал пяти горячим (так утверждала гаражная молва), долговечность двигателей, эксплуатируемых, скажем, в Омске и Краснодаре, тоже отличалась бы в три-пять раз. Но ведь этого нет!

Причина, действительно заставляющая греть карбюраторный мотор зимой, связана с безопасностью дорожного движения. Пока холодный двигатель способен легко заглохнуть при выезде

Эксперимент с замером токсичности на «Ниве» лишний раз подтвердил: даже машина, в конструкции которой предусмотрен нейтрализатор, может оказаться вредной для водителя и окружающих. Напомним (ЗР, 2003, № 6), что прогрев автомобиля без нейтрализатора под окнами жилого дома дает превышение ПДК в квартирах нескольких нижних этажей.

Даже кратковременный прогрев двигателя в гараже сулит организму огромную дозу токсинов, особенно если машина без нейтрализатора. Но самое страшное – разрегулированный карбюратор. С таким получите серьезное отравление всего за несколько минут.





Измерения, проведенные с двухлетней «Шевроле-Нивой», неприятно удивили: в ее выхлопе концентрация СО достигла 0,7%. Это означает, что за 65 тыс. км, пройденных на отечественном бензине, нейтрализатор полностью потерял работоспособность. Он обязательно будет заменен.



Концентрация окиси углерода в гараже оказалась столь высока, что для замеров вместо прибора, предназначенного для атмосферных загрязнений, пришлось воспользоваться газоанализатором для выхлопных газов. Концентрация СО в гараже, где прогревают «Жигули», может достигать 0,5% по объему. У машин с нейтрализатором – нули.

на проезжую часть, а стекла индевеют от вашего дыхания, отправляться в путь нельзя. Но даже кратковременный прогрев может принести много вреда вам и окружающим, если действовать бездумно.

Среди сотни вредных компонентов, вылетающих из выхлопной трубы, больше других известна окись углерода (СО). Предельно допустимая концентрация (ПДК) этого вещества для промышленных зон 20 мг/м^3, для атмосферы города 5 мг/м^3. При одновременном присутствии в воздухе окислов азота обе цифры снижаются в полтора раза. Округленно – до 13 и 3 мг/м^3. А теперь с помощью приборов изучим окружающую нас среду.

Допустим, водитель автомобиля без нейтрализатора отработавших газов начал прогревать двигатель (на этом режиме в выхлопе содержится наибольшее количество окиси углерода), а сам встал в 3–5 метрах от трубы. В безветренную погоду он будет дышать воздухом с концентрацией СО около 30–50 мг/м^3. Это еще полбеды! Если такое происходит в узком коридоре между рядами гаражей или машина прижата к зданию, организм получает еще большую встряску – до 70 мг/м^3. Ну а когда автомобиль внутри гаража, пусть и с широко раскрытыми воротами, содержание окиси углерода достигает 1600–1700 мг/м^3. Читай, газовая камера! При грубой оценке это означает: через 2–5 минут – снижение точности зрительного восприятия, через 20 минут – появление тошноты и головокружения, через 2–4 часа… Да, именно то, о чем вы подумали!

КОМУ НУЖЕН НЕЙТРАЛИЗАТОР

Итак, человек разумный никогда не станет прогревать машину в гараже («ракушке» и т. д.). В заботе о своем и чужом здоровье он, конечно, уедет от соседских окон, и если уж прогрев так необходим, сделает это где-нибудь в сторонке.

И все-таки жить с машиной и не вдыхать ее выхлоп просто невозможно. Даже непродолжительные, но ежедневные воздушные ванны с примесью токсинов за несколько лет могут подарить целый букет заболеваний. Из чего следует: первый, кому более всего нужен нейтрализатор отработавших газов – это сам водитель. Далее в списке – родственники, соседи. И только где-то очень далеко, среди случайных прохожих, мелькнут государственные мужи, внедряющие у нас нейтрализаторы. Разговоры же о том, что «бесполезную» деталь лучше пробить ломом или заменить куском трубы – не просто вопиющая неграмотность, а, если хотите, дикость.

Обрисовав пользу спасительного устройства, сделаем пару важных замечаний. Во-первых, нейтрализатор раньше или позже умирает. Мы в очередной раз в этом убедились, когда «на всякий случай» проверили СО у редакционного «Шевроле-Нива» – увы, судя по результатам, нейтрализатор уже не работает. Не случись такая проверка, водитель и по сей день полагал бы, что ему ничего не грозит, даже если он стоит рядом с работающей машиной.

Во-вторых, не следует забывать, что на автомобилях по Евро II после запуска двигателя нейтрализатор еще довольно длительное время неэффективен. Машины с Евро III становятся «чистыми» намного быстрее, а с Евро IV – заботятся о здоровье окружающих сразу после поворота ключа зажигания.

И все-таки, сколько бы Евро ни обеспечивал ваш автомобиль в теории, не стоит искушать судьбу, проверяя на практике, что будет, если…

МЕСТО РАБОТЫ – ПЕРЕКРЕСТОК

МАКСИМ ПРИХОДЬКО. ФОТО: АНДРЕЙ БОЙКО, ГЕОРГИЙ САДКОВ

Каждый год в канун 1 сентября ГИБДД проводит рейд «Осторожно, дети!». В эти дни инспекторы ведут занятия в школах, на улицах появляются плакаты, призывающие водителей быть особенно внимательными по отношению к маленьким пешеходам… А потом плакаты снимают (больших денег стоят!) до следующего сезона, уроки по безопасности движения тоже забываются. А кривая дорожно-транспортных происшествий – она не зависит от графиков проведения нечастых пропагандистских кампаний, она знай себе прет вверх, за ростом российского автопарка…

Две главы материала в этом номере – будто две стороны одной медали. При всей несхожести их объединяет общая тема, общая боль о наших детях, о безопасности которых на дорогах мы в повседневной суете редко задумываемся. А то и сами подвергаем их риску – часто ли вы пристегиваете ремнями свое любимое чадо? Запрещаете сидеть на переднем сиденье? Объясняли, как надо переходить улицу? Вспомните…

…Какие-то юные вандалы с корнем вырвали на моей машине правое зеркало, хотя она никому не мешала. «Вот, пионеры такие-сякие, – бурчал я, сдавая машину на сервис. – Нельзя автомобиль во дворе на полчаса оставить!» Но мой праведный гнев остудил мастер: «Что вы ругаетесь, это ведь наши дети! Мы их такими сделали, мы, взрослые, за них отвечаем!»

«ЦВЕТЫ» НА АСФАЛЬТЕ

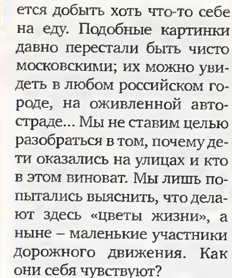
Изо дня в день на шумных столичных перекрестках наблюдаю одну и ту же картину: среди рычащих автомобилей снуют дети, совсем маленькие и постарше. Они стучатся в окна, предлагая цветы, рекламные буклеты и наклейки, часы – да просто клянчат милостыню. Они – на работе. Одни распространяют рекламную продукцию, чтобы заработать «карманные» деньги, для других дорога – единственное место, где уда-

КОММЕНТАРИЙ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГУ ГИБДД МВД РФ ПАВЕЛ БУГАЕВ

Дети, перебегающие проезжую часть, играющие вблизи дорог, непристегнутые в машине – это наша основная головная боль. Считается, что опасность для ребятишек – когда они выходят на улицу. И да, и нет. Ведь вы посмотрите: родители сажают на переднее сиденье чуть ли не младенцев, не пристегивают их... К этому как относиться? Сегодня основной инструмент профилактики – Административный кодекс. Оштрафуешь родителя на полсотни за то, что ребенка не пристегнул – так ведь иные возмущаются, скандалят: мол, чадо мое, как хочу, так и вожу. Вот где дикость! Достаточно резкого торможения – и все, у ребенка тяжелая травма. Ведь он легенький, косточки хрупкие…

В прошлом году произошло 25 тыс. ДТП с участием детей, погиб 1561 ребенок. Так вот, почти половина погибла не по своей вине (ну бывает, выбежал мальчишка на проезжую часть за мячиком – и все…), а по вине взрослых! Я сам, когда работал инспектором ДПС, помню, остановил «крутого», который пер нагло на пешеходов, и говорю: «Парень, ты же сам наверняка отец! Представь, что и твоих детей сейчас кто-то бампером таранит…» Но ведь не может инспектор подойти к каждому водителю, воззвать к его совести. Есть же Правила дорожного движения: нарушил – штраф, и точка. На охрану детей должны работать четко две системы: профилактики и принуждения. Кроме того, мало работаем над обустройством дорожной инфраструктуры, особенно вблизи школ, детских садов и поликлиник.



ется добыть хоть что-то себе на еду. Подобные картинки давно перестали быть чисто московскими; их можно увидеть в любом российском городе, на оживленной автостраде... Мы не ставим целью разобраться в том, почему дети оказались на улицах и кто в этом виноват. Мы лишь попытались выяснить, что делают здесь «цветы жизни», а ныне – маленькие участники дорожного движения. Как они себя чувствуют?

…На первом же перекрестке буквально натыкаюсь на двух девушек, одетых в элегантные фирменные кепочки и курточки. Два желтеньких «цыпленочка» в клубах сизого дыма с акробатической ловкостью протискиваются между машинами, раздавая рекламные листовки. Пока стою на светофоре, пытаюсь познакомиться, попутно расспрашивая о трудовых успехах: много ли можно заработать, уворачиваясь от машин? «Нормально! – уверяют Полина и ее напарница Татьяна. – Двести пятьдесят рублей за четыре часа. На оживленные перекрестки нас привозят в часы пик, утром или вечером, задача – раздать как можно больше листовок. Народ разный – кто-то познакомиться норовит, а кто-то и «посылает». Но нам нравится, да и прибавка к стипендии неплохая!» Я не успеваю спросить, где же учатся эти ловкие промоутеры (так их профессия называется во всем мире), как вдруг рядом (буквально из-под земли) вырастает девушка чуть старше. Но если судить по строгому взгляду – начальница Полины и Татьяны. «Почему так мало листовок раздали? Почему вяло двигаетесь?» Подождав, пока строгая начальница остынет, я робко попытался защитить девушек, вникая в местную «кухню».

– Вы не ругайте девушек, они хорошо работают. Выгоните – кто сюда вместо них пойдет?

– Да кто угодно! Мы принимаем всех девушек от 16 до 25 лет, главное – не берем толстых и «корявых».

– А не жалуются, к примеру, на сотрудников ГАИ или на условия труда?

– Нет. Некоторые в обморок во время смены падают, но это их проблемы. Не можешь, не работай…

Честно говоря, мне, здоровому мужику, стало не по себе. Да и после 20 минут, проведенных в праздных беседах на перекрестке (я ведь не работал, непрерывно демонстрируя «искреннюю» улыбку!), разболелась голова и очень захотелось глотнуть свежего воздуха…

Напоследок поинтересовался у Полины: не вреден ли для девичьего здоровья такой способ зарабатывать деньги?

– Думаю, не слишком полезно, но попробуй найти другую работу!

А что по этому поводу думает инспектор ДПС. Вот он, прогуливается с жезлом бук-



Юные инспекторы движения из подмосковного Подольска на боевом посту.



вально в полусотне метров. Ведь красавицы не только рискуют собственной жизнью и создают аварийные ситуации, но и просто нарушают ПДД (за что, между прочим, даже штраф положен – 50 руб.).

– А что, девчонки эти – «свои»? – невинно поинтересовался я, попросив у сержанта прикурить.

– Да что ты, никакой договоренности с этими мальчиками-девочками не существует, – ответил он. – Это просто не имеет смысла! Конечно, нищие, продавцы дисков, рекламщицы и тому подобные живут под своей «крышей» – обычных бандитов, контролирующих такой бизнес. Те распределяют, кто, на каком перекрестке, когда и что будет продавать (или собирать милостыню). Мы не гоняем ребят по одной простой причине – девять из десяти не достигли 16 лет, а потому административная ответственность по статье 2.3 КоАП РФ на них не распространяется. Единственное, что я могу – задержать и привести такого в ближайшее отделение. Причем обязательно известив родителей о задержании! Но в большинстве случаев «ребенок» представления не имеет, где его родители и чем сейчас занимаются. Да и в милиции такому нарушителю могут только «пальчиком погрозить».

Мы время от времени ужасаемся от того, что сокращается продолжительность жизни людей, что нация на грани вымирания... Это, конечно, ужасно. Виноваты в этом экономический кризис, мизерные пенсии, поддельная водка, изменение климата – да мало ли что еще. Но это все причины глобальные. А по оценке рядового кандидата медицинских наук Елены Князевой, которая однажды провела замеры на трех московских перекрестках, выхлопные газы – причина 70% (!) болезней, часть из которых проявляется сразу, а некоторые аукнутся лет через десять бесплодием и онкологическими проблемами. Ведь один автомобиль выделяет с выхлопом 1000–1200 компонентов, многие из которых токсичны. Летом на улицах крупных городов с оживленным движением возникает особое атмосферное явление – «фотосмог». Ядовитые оксиды при ультрафиолетовом облучении в жару образуют летучие соединения, дышать которыми смертельно опасно! Вообще каждое пятое заболевание у детей возникает из-за загрязнения воздуха. В мегаполисах все больше детей-астматиков... Это «в среднем», а какой «букет» получит «цветочек», отстояв хотя бы один сезон на дороге? И во что потом обойдется заработанный на дороге «сникерс»?

ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ

Советская власть осталась в памяти разными чертами. Да, были очереди за всем и «праздничные» наборы дефицита, но еще было беззаботное детство: кружки, спортшколы и секции, турпоходы и отряды юных инспекторов дорожного движения. Удивительно, но кое-где они неплохо сохранились! Мы отправились в подмосковный Подольск посмотреть, как работает местный ЮИД.

Отряду юных инспекторов движения подольского центра детского творчества исполнился уже 21 год. Мальчишки и девчонки изучают здесь ПДД, приемы оказания первой помощи... Есть своя агитбригада, которая выступает в школах города. Но самое интересное – практические занятия, когда ребята (начиная с шестого класса!) патрулируют трассы вместе с инспекторами ГИБДД.

Итак, Чеховский район, время – ближе к вечеру. Шесть мальчишек и девчонок под руководством двух офицеров ГИБДД выходят на трассу рядом со школой. Радар с видеокамерой выявляет нарушителей скоростного режима, их останавливает инспектор, а вот объяснить причину задержания предстоит членам отряда ЮИД. Девочка лет 13 звонким голосом требует у водителя объяснений: почему он едет со скоростью 81 км/ч, хотя здесь разрешено всего 60? Здоровенный мужик краснеет и, словно переросток-второгодник, тихо шепчет: «Простите, я...вот...простите». Примерно такой же была реакция подавляющего большинства водителей-мужчин: они бледнели и краснели при виде маленьких инспекторов. Ведь первым вопросом, который им задавали мальчики и девочки, был такой: «У вас дети есть? А почему вы так несетесь, ведь рядом – школа?» Кстати, многие после такой нотации говорили: «Я теперь гаишников уважать начал, молодцы они, что с ребятней возятся».

Удивило поведение водителей-женщин. Сколько раз мы слышали (и писали), что женщина за рулем более собранна, внимательна, аккуратна и т. п. Однако за несколько часов мы в корне изменили свое мнение. Женщины нарушали скоростной режим даже чаще мужчин! А одна дама, увидев, что к ее «Фольксвагену» подходит ребенок в форме инспектора, просто отказалась с ним разговаривать! Никто из мужчин, кстати, подобного себе не позволил...

В прежние времена такую публикацию закончили бы на «высокой ноте»: мол, в будущем из юных инспекторов обязательно вырастут стражи порядка, честные и справедливые. Не хотелось бы предсказывать судьбу этих ребятишек из Подольска, но одно радует – у них появляется неплохой опыт и значительно меньше, чем у других детей, шансов попасть под машину. Согласитесь, уже немало. К тому же взрослая игра кажется такой интересной... □



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ **АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ**

Слышал, что теперь незначительные аварии можно не оформлять в ГИБДД. Как в этом случае будет решаться вопрос со страховкой?

У вас неверная информация. Правила дорожного движения Российской Федерации (пункт 2.5) обязывают водителей, причастных к дорожно-транспортному происшествию, сообщить о нем в милицию. В соответствии с пунктом 2.6 ПДД покинуть место происшествия разрешено только в том случае, если в результате ДТП нет пострадавших, у водителей нет разногласий в оценке случившегося и ими предварительно составлена и подписана схема происшествия. Однако и в этом случае они обязаны прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы или в орган милиции для оформления происшествия. Возмещение страховой компанией ущерба, причиненного в результате ДТП, будет осуществляться на основании документов, составленных при оформлении происшествия.

Купил и поставил на учет КамАЗ-5511, требующий капитального ремонта. Насколько помню, раньше можно было сдать номер в ГАИ и, пока машина не эксплуатируется, не оплачивать дорожный налог. Как обстоят дела теперь?

Действующими нормативными правовыми актами такой порядок не предусмотрен. В соответствии с законодательством контроль за уплатой транспортного налога находится ныне в компетенции налоговых органов. При этом согласно главе 28 Налогового кодекса РФ тот факт, что зарегистрированное в Госавтоинспекции транспортное средство не эксплуатируется, не служит основанием для освобождения его владельца от уплаты транспортного налога.

Купил машину в Московской области и поставил на учет в Петрозаводске, где постоянно проживаю. Прежний хозяин прошел техосмотр и следующий назначен на июль 2006 г. Однако в Петрозаводске мне отказались выдать новый талон, пока не пройду диагностику. Знакомые говорят, что для замены талона не только не нужно проходить техосмотр, но и предъявлять машину. Кто прав?

В соответствии с Правилами проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России, утвержденными приказом МВД России от 15 марта 1999 г. (зарегистрированы в Минюсте России 22 апреля 1999 г., регистрационный № 1763), представление транспортного средства на осмотр обязательно в любом случае. При этом изменения в регистрационных документах на транспортное средство, связанные с новым собственником (представителем собственника) или заменой государственного регистрационного знака и выдачей в связи с этим нового талона о прохождении государственного техосмотра, производятся без проверки технического состояния транспортного средства.

Инспектор ДПС предупредил, что установленные мною форсунки стеклоомывателя, светящиеся поочередно синим и красным светом, незаконны. Прав ли инспектор?

Совершенно прав. Пунктом 3.6 приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения запрещено эксплуатировать транспортное средство, у которого спереди установлены любые световые приборы с огнями красного цвета. Напомню также, что транспортное средство – это источник повышенной опасности и подобные кустарные «усовершенствования» могут негативно сказаться на безопасности дорожного движения.

На ветровом стекле моего «сорок первого» была трещина, с которой уже дважды успешно проходил техосмотр. Сейчас появилась и «расползается» еще одна. Не возникнет ли проблем теперь?

Все зависит от того, в каком месте появились трещины. ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки», на соответствие которому проверяются транспортные средства при государственном техническом осмотре, не допускает наличия трещин на ветровых стеклах автомобилей и автобусов в зоне очистки стеклоочистителем половины стекла, расположенной со стороны водителя.

Так получилось, что, проживая в 1985 г. в Мурманске, я получил права категории «В», а потом, переехав в 1989 г. на постоянное жительство в Санкт-Петербург, – категории «С». На руках у меня сейчас два документа. Надо ли их менять? Могу ли я получить одно удостоверение, дающее право на управление обеими категориями? Куда обратиться?

Согласно Правилам сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396, срок действия обоих водительских удостоверений истек и они нуждаются в замене. Для этого необходимо обратиться в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции по зарегистрированному месту жительства. Помимо обоих водительских удостоверений необходимо предъявить паспорт, медицинскую справку о годности к управлению транспортными средствами соответствующих категорий и, желательно, документы, подтверждающие выдачу удостоверений (заверенные печатью Госавтоинспекции водительскую карточку, временное разрешение или другой документ, содержащий сведения о выданном удостоверении). При соблюдении этих условий вам без сдачи экзаменов выдадут одно водительское удостоверение с разрешающими отметками в графах «В» и «С».

Имею в собственности УАЗ-39099 «Фермер» (тип – грузопассажирский, число сидячих мест, включая водительское, – 7, масса перевозимого груза – 450 кг, общая грузоподъемность – 1000 кг, мощность двигателя – 84 л. с.). Каковы периодичность техосмотра и транспортный налог: как с грузового или легкового автомобиля?

Автомобиль УАЗ-39099 сертифицирован в качестве транспортного средства категории N1, то есть в соответствии с классификацией Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН как механическое транспортное средство для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которого не превышает 3,5 тонны. Это означает, что согласно статье 358 Налогового кодекса РФ ставка транспортного налога будет исчисляться как с грузового автомобиля с мощностью двигателя до 100 л. с. В соответствии с Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России, утвержденным постановлением Правительства РФ от 31 июля 1998 года № 880, если с года выпуска вашего автомобиля прошло не более 5 лет (включая год выпуска), осмотр производится каждые 24 месяца, если более 5 лет – каждые 12 месяцев.

Наша фирма находится в Москве и имеет филиалы в регионах, в том числе в Мурманске. Недавно мы приобрели машину, которую предполагаем там эксплуатировать. Что нужно сделать, чтобы в дальнейшем не возникло проблем?

Из вашего письма непонятно, какие проблемы вы имеете в виду. Если речь идет о государственном техосмотре, то в соответствии с названным выше Положением о проведении государственного технического осмотра он должен проходить по месту постоянной или временной регистрации транспортных средств. Для этого автомобиль можно временно зарегистрировать по месту пребывания, как предусмотрено Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, утвержденными приказом МВД России от 27 января 2003 г. № 59 (зарегистрированы в Минюсте России 7 марта 2003 г., регистрационный № 4251).

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: **ДМИТРИЙ МИТРОШИН**. ИЛЛЮСТРАЦИИ: **СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ**



I. На рисунке показаны направления и очередность проезда транспортных средств. Специальный звуковой сигнал на «скорой помощи» выключен. Кто из водителей нарушил Правила?

1 – водитель «скорой помощи» и мотоциклист

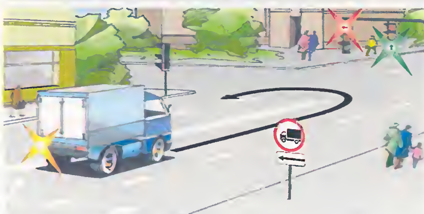
2 – водитель дорожной службы и мотоциклист

3 – водитель «скорой помощи»

II. Из-за перегрева двигателя водитель вынужден был остановиться. Нарушает ли он Правила?

4 – да 5 – нет

40 м



III. Водителю автомобиля разворот:

6 – разрешен

7 – разрешен при зеленом сигнале светофора, расположенного над соответствующей полосой

8 – запрещен в любом случае



IV. Легковой автомобиль и микроавтобус движутся со скоростью 80 км/ч. Грузовой автомобиль с максимальной разрешенной массой три тонны, двигаясь со скоростью 90 км/ч, выходит на обгон. Кто из участников движения нарушает Правила?

9 – водители грузового автомобиля и микроавтобуса, пешеходы

10 – водители легкового и грузового автомобилей

11 – водители легкового и грузового автомобилей, пешеходы



V. Водитель легкового автомобиля объезжает припаркованные у тротуара транспортные средства. Нужно ли включать указатели поворота?

12 – да

13 – да, если водитель перестроится на соседнюю полосу

14 – нет



VI. В каком направлении могут продолжить движение транспортные средства?

15 – в любом

16 – прямо или в обратном направлении

17 – направо или в обратном направлении

18 – только прямо

VII. В результате аварии на транспортном средстве разбиты задние фонари. Можно ли продолжить движение в условиях тумана, если видимость дороги не превышает 200 метров?

19 – да

20 – да, только к месту стоянки или ремонта, соблюдая меры предосторожности

21 – нет

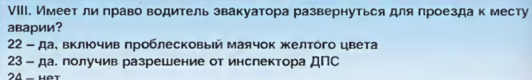


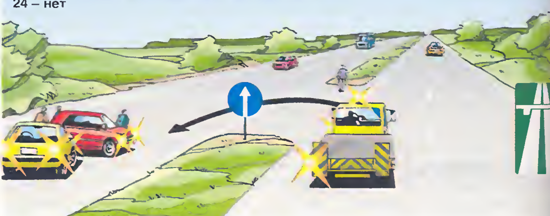
VIII. Имеет ли право водитель эвакуатора развернуться для проезда к месту аварии?

22 – да, включив проблесковый маячок желтого цвета

23 – да, получив разрешение от инспектора ДПС

24 – нет





Ответы на с. 353

МОШЕННИКИ С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ

ИГОРЬ МОРОЗ

Наконец-то мы стали полноправной европейской державой, есть в России страховой рынок; появились и страховые мошенники. По изобретательности они дадут фору заграничным жуликам! Правда, отношение к ним здесь своеобразное, на другие страны не похожее. Где-нибудь во Франции добропорядочные граждане, узнав о факте мошенничества, тут же в полицию сообщат. А многие наши обыватели ничего страшного в обмане страховой компании не видят – она, мол, «жирует» на наши деньги, так что небольшое кровопускание ей не помешает. Дошло до того, что некоторые газеты подробно описывали способы махинаций с полисами ОСАГО. Замечательная логика! Мало того, что страховое мошенничество – это преступление. Но есть и другая сторона медали: вынуждая страховую компанию оплатить мошенническую операцию, преступники наносят удар не только по страховщику, но и по всем его клиентам – ведь «добычу» они получают за их счет...

Участившиеся случаи мошенничеств заставили компании пойти на тесное сотрудничество. Так, многие из них активно поддержали решение Российского союза автостраховщиков (РСА) о создании интегрированного банка данных (ИБД) «Спектр». Работа служб безопасности и центров урегулирования убытков страховых компаний с ИБД «Спектр» позволяет почти мгновенно выявить попытки мошеннических действий (в первую очередь таких, как двойное страхование), обнаружить «подставлял» и прочих «хитрецов».

Как рассказал руководитель департамента безопасности компании «Росгосстрах» Александр Мозалев, с начала этого года выявлено 273 случая мошенничества в разных видах страхования. По 173 случаям возбуждены уголовные дела, в том числе по 86 – в результате проверок по ОСАГО. По выявленным случаям возвращено 59 млн. рублей. В результате совместных действий службы безопасности «Росгосстраха» и органов МВД с начала 2004 года уже найдено 43 угнанных автомобиля, застрахованных в компании. Общая стоимость возвращенного владельцам имущества составила более 18 млн. рублей.

– Один из самых распространенных способов мошенничества – инсценировка ДТП, – рассказывает Александр Мозалев. – Например, на заранее выбранном участке дороги (как правило, далеко от населенного пункта) мошенники располагают свои поврежденные автомобили таким образом, чтобы создать полную видимость ДТП: рассыпают вокруг осколки стекол, фрагменты поврежденных частей машин и т. п. Основное условие при этом – чтобы виновность одного из участников, а именно – держателя полиса ОСАГО, не вызывала сомнения у прибывших на место сотрудников ГИБДД.

Этот способ мошенничества – один из самых сложных по раскрытию: у махинаторов есть время все заранее подготовить, а их ложные сведения официально фиксируют сотрудники ГИБДД. Хотя, надо сказать, мы тоже разработали методы, чтобы вывести этих людей на чистую воду.

Но мошенники не дремлют: недавно новая «схема» зарегистрирована в Санкт-Петербурге. Жулики выезжают «на охоту» на дорогой иномарке с повреждениями крыла, фар или бампера. Объектом они обычно выбирают новый отечественный автомобиль или недорогую иномарку, в салоне которой только водитель. Когда он оставляет машину без присмотра, мошенники незаметно наносят на нее несколько царапин, которые станут «доказательством» ДТП.

Потом профессиональные «подставлялы» создают аварийную ситуацию на дороге, близкую к столкновению. Жертва, вроде бы счастливо избежав аварии, продолжает движение. Но ее догоняют, вынуждают остановиться и заявляют, что «контакт» все-таки был («Видишь, у нас бампер изуродован, и у тебя на крыле свежие царапины!»). А теперь, мол, и ГИБДД накажет виновника за то, что он уехал с места ДТП, и страховая компания по этой же причине не возместит ущерб! Поэтому единственный выход для жертвы – расплатиться на месте.

– В такой ситуации главное – не соглашаться на требования вымогателей, а сразу вызывать ГИБДД, – советует А. Мозалев. – Причем звонить надо только со своего телефона, не слушая заверений мошенников, что «у них все звонки бесплатные». В журнале «За рулем», кстати, описаны случаи, когда липовый страховщик или гаишник по телефону советовал жертве тут же расплатиться...

...Недавно совместными действиями ОБЭП и службы безопасности «Росгосстраха» в Магнитогорске была задержана банда мошенников. Как выяснилось, 11 членов банды застраховали пять машин в четырех страховых компаниях и вписали друг друга в полисы. В результате инсценированных ими страховых событий компания СКМ выплатила мошенникам 89 тыс. руб., компания «НАСТА» – 20 тыс. руб., «Энерго-Гарант» – 71 тысячу. Попытки получить по 160 тыс. руб. в страховых компаниях «АСКО» и «Росгосстрахе» стали для аферистов последними. Мошенников задержали с поличным; их ждет суд.

Увы, не они первые, не они последние. Страховой рынок России еще в процессе становления, так что наверняка появятся и новые формы мошенничества, и желающие заработать легкие деньги. □



«АНТИТОРМОЖУЩАЯ ДО СМЕРТИ»

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО, МАКСИМ ПРИХОДЬКО

…Выбирали тут недавно в магазине освежитель воздуха для автомобиля, и в руки попал яркий баллончик с аэрозолем. Назывался он вполне по-современному – Happy Days («Счастливые дни»). Стоил тоже приемлемо, поэтому уже было купили, но… Все-таки перед покупкой решили глянуть в инструкцию: к счастью, она была напечатана по-русски. Текст потряс до глубины души! Оказывается, надо «перед употребаением бааон взбоатнуть», а затем «расаыить приасоняется как освежи тепь воздуха для саaонов авомобиаеи». В общем, покрутили в руках баллончик, посмеялись и решили, что такие «счастливые дни» нам не нужны. Купили другой освежитель, пусть не такой яркий, зато его не надо было «расаыить».

ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ

Одно дело, когда речь идет о копеечном аэрозоле, но если вы покупаете сложный бытовой прибор, надо непременно изучить инструкцию – так говорит народный опыт. Метод «научного тыка» всем хорош, пока дело не коснется ремонта дорогостоящей техники, тем более автомобиля. Как правило, сначала в руки покупателю попадает рекламный буклет с описанием характеристик машины, комплектаций и т. д. Прочитал? Заинтересовался? Значит, пришла очередь серьезного технического описания, условий гарантии и т. д. Все это вам с удовольствием предоставят в каждом уважающем себя автосалоне: ведь изучив первичную информацию, клиент может принять решение о покупке. Всегда ли?

езопасная блочка водителя …
рёхточечный безопасный ремень с предвор…
Тормоз-сигнал на высоком месте
Дверца со сторонней противоударной балкой
Антиторможущая до смерти система ABS
Передний и задний дисковой тормоз
Динамический поворот
Энергопоглащающая поворотная трубчатая стойка
Угол руля регулируемый
Электрическая дверца и окно
Задний радар
Инертный выключатель
BABY-LOCK BABY-LOCK
Подушка переднего и заднего сиденья
Остерегающаяся воров система двигтеля
Функционерный дистанционно-управляющий централь…
Дистанционно-управляемый центральный замок
Защитная плита под двигателем

Полноавтоматический кондиционер
Передний и задний независимый выход воздуха …
Складное электрическое внешнее зеркало обрат…
Антиголовокружающееся внутреннее зеркало обратно…
Электрическое слуховое окно
Электросиденье с функцией нагревания

Недавно попался на глаза рекламный буклет одной иномарки, которую некая компания из Китая собирается продвигать на российском рынке. Интересно, что за зверь такой? Мы уже убедились, что восточный сосед способен производить не только пуховики из синтепоновых перьев и 10-долларовые магнитолы «Повасоник». Нынче весь мир работает на китайских компьютерах, смотрит новости по китайским телевизорам, китайские ракеты, глядишь, скоро до Луны долетят. Появились в России и первые автомобили из Поднебесной, причем неплохого качества (ЗР, 2004, № 6, 7). А что на сей раз предлагают? На обложке напечатанного на отличной бумаги буклета – современный седан класса Е. Открыли первую страницу… дочитать эту замечательную брошюру не удалось: начали сбегаться коллеги и день пошел насмарку – так мы хохотали. Куда там Жванецкому с Альтовым до безымянных китайских авторов! Поуспокоившись, принялись внимательно знакомиться с текстом…

ТВОЯ-МОЯ НЕ ПОНИМАЙ

Начинается русскоязычная инструкция с раздела «Параметры свойств целой машины». Хм, интересно, значит, ее могут предложить еще и в виде конструктора? Ладно, не будем придираться. Так, кузов седан. Хорошо. А какие цвета для автомобиля представительского класса нынче в моде? Помнится, в свое время широкую автообщественность озадачивали какие-нибудь «сафари» или «рапсодия». Но наши восточные друзья перещеголяли всех, предложив совершенно фантастические расцветки: «сампанко-золотой» и «черепокожухо-белый металлолак». Эвон как! – воскликнули мы и тут же, не сговариваясь, признались друг другу, что сегодня не употребляли. То есть ни грамма. Да ладно, проехали, цвет – это поправимо, можно перекрасить и в обычный черный. А какой у нас двигатель? Хотелось бы мощный и не очень прожорливый. А вот и описание: «многоточечное эжекция горючки, линейное расположений четырех цилиндров и 16 вентилей». Интересная конструкция, однако. Видимо, настолько редкая и ценная, что авторы даже создали «остерегающуюся воров систему двигателя». Вероятно, у него какие-то потрясающие характеристики! Может, двигатель отличается высочайшей экономичностью? Где тут про это? Есть! «Расход масла на сто километров равномерно при 80 км/час – 6,5 литров». «Спокойно, это просто магнитные бури сегодня, опять же конец рабочего дня», – решили мы. Ну придется возить с собой канистру масла, иногда подливать… Зато тут в базе – коробка-«автомат»! Что тут про нее написано? Ага, «авто-ручноинтегральная коробка позволяет свободно взять все в своей руке». Стоп, мы и так все держим в своих руках… кажется. Между прочим, где-то был анальгин – или, правда, – бросить читать всякие книжки да и пропустить по маленькой? Вообще надо в зеркало на себя посмотреть, кажется, мы сегодня оба очень бледные… Вот в этом седане специально для таких, как мы, есть «антиголовокружащее зеркало обратного вида против головокружения». И не одно, а целых два! Второе установлено на «противосолнечном козырьке с лампой для помощника водителя».

Понятно, в одиночку с такой техникой не управиться… Была не была – по коньячку, а дочитаем потом… Чуть придя в себя, мы перешли к главе «Функциональное оснащение». И не пожалели: ведь где-то в салоне чудо-машины есть «полоска украшения из махила по примеру камня», «хронирующий дефростер заднего стекла», «электрическое слуховое окно» и некий таинственный «новый составной прибор» (выделено в отдельный пункт). Что скрывается за этими терминами, никто из коллег-инженеров не понял, а у одного кандидата наук началась истерика. Вскоре в нее впали и все остальные, обнаружив, что на лимузине установлена некая «антиторможущая до смерти система ABS». Занавес, всем спасибо, все свободны.

ВЕЛИКА И МОГУЧА РУССКАЯ ЯЗЫКА!

Помните, как в начале девяностых народ кидался на импортные шоколадки? Манила яркая, блестящая упаковка, а распробовали, и оказалось, вкус – так себе. На этом примере мы тогда убедились, что можно продать любой товар, даже никудышный, достаточно упаковать его поярче. Наши соседи сделали автомобиль, возможно, вполне добротный и современный по конструкции. Только вот до непосредственного осмотра его дело так и не дошло – мы «сломались» на инструкции. Презентовать машину «черепокожухо-белого» цвета россиянам, которые в большинстве своем имеют за плечами 10–11 классов, а многие – и высшее образование? Мы так и не смогли стать на место человека, который захотел бы купить «антиторможущий до смерти» автомобиль, даже для любимой тещи…

Покупатель пока не избалован вниманием дилеров и продавцов: улыбнулись ему, помогли с выбором цвета и комплектации, подарили коврики – и все, готов! Наверное, скоро китайские автомобили станут привычными на наших улицах. Если только их производители потратятся на хороших переводчиков! Ведь для россиянина автомобиль – не просто средство передвижения, но и предмет гордости. А гордиться «полоской украшения из махила по примеру камня» – честное слово, засмеют! □



ПОДТВЕРДИТЕ ПРАВА!

АЛЕКСЕЙ ГЛУХОВСКИЙ. ФОТО: DVR

Недавно я отметил скромный юбилей – 25 лет за рулем. Хорошо помню свои водительские «университеты» в автошколе ДОСААФ: наматываю круги по площадке в Лужниках, а на заднем сиденье «Жигулей» мой инструктор… режется в карты со своим приятелем. Так продолжалось неделю. Потом немного поездили по городу. А по вечерам я брал уроки у своих друзей. Затем были «компьютерный тест» (с помощью картонных карточек) в ГАИ на Варшавке и практический экзамен. Его я сдал, скорее, вопреки, чем благодаря. В итоге заветные права получили все мои «однокурсники» – кто заслуженно, а кто за определенную мзду. С тех пор немало воды утекло. Многолетняя езда по московским улицам, как мне казалось, сделала из меня аса. Однако в Германии, куда я переселился, пришлось не только укротить свои шоферские амбиции, но и отчасти забыть прежний опыт.

ПРОВЕРКА НА ФАЛЬШИВОСТЬ

Надо отдать должное терпению немецких властей. Полиция долго мирилась с тем, как ездят наши соотечественники (а их приехало в ФРГ за последние 10–12 лет более двух миллионов) – не обращая внимания на знаки и нарушая все писаные правила. С тех пор как я держал водительские экзамены, на родине мало что в этом смысле изменилось. Разве что появились новые пластиковые права, внешне напоминающие европейские. Кстати, на этот счет не стоит заблуждаться: хоть они и выглядят современно, доверия к ним от этого ничуть не больше. По российским «корочкам» порой трудно даже взять машину напрокат. Видимо, здорово наши здесь «почудили».

Еще несколько лет назад российские права можно было просто обменять на немецкие. (Кстати, такая практика существует в Бельгии и Франции, правда, при одном условии… наличии вида на жительство). Затем с ними разрешили ездить только в течение года. Теперь – шесть месяцев, после чего вы не имеете права сесть за руль, иначе рискуете навсегда лишиться возможности водить автомобиль в Германии. Если вы на три года затянули подтверждение российских прав, придется начинать с нуля. А это стоит немало. В среднем полный курс обучения вместе с экзаменами может обойтись более чем в 1,5 тысячи евро! Обо всем этом вам сообщат в специальной службе городской администрации, которая занимается водительскими удостоверениями для новичков и заверением иностранных прав.

Сюда я пришел со справками от окулиста, об окончании курсов по оказанию первой неотложной помощи и двумя фотографиями. На них, по совету фотографа, я приветливо улыбался. От нарколога и психиатра справок не потребовалось.

Все это было сдано чиновнику вместе с российскими правами и договором с одной из автошкол, которая бралась за мое переобучение. На то, чтобы заверить российские документы, уходит минимум две недели. У меня это заняло месяц: мне объяснили, что столько времени заняли запрос в Россию и подтверждение легальности моих «бумаг». Теперь можно было договариваться с автошколой о сроках теоретического экзамена.

СЧИТАЙТЕСЬ ДРУГ С ДРУГОМ

В любой автошколе за 30 евро продают экзаменационные билеты на многих языках – немецком, турецком, итальянском, английском, французском, португальском, польском, греческом, румынском, испанском и русском. Всего 59 билетов по 30 вопросов в каждом. Время подготовки не ограничено – как только почувствуешь себя уверенно, можешь записаться на предварительное тестирование. На каждый вопрос – варианты ответа, как и у нас. Вот несколько примеров, весьма характерных для немецкой ментальности.

Как можно узнать хорошего водителя?

1. Он использует любую возможность для обгона, чтобы оторваться от других и показать свое превосходство, даже если его манера вождения сопряжена с риском.
2. Он ведет себя дружелюбно, едет спокойно и не настаивает на том, чтобы показать свое превосходство.
3. Он движется очень быстро, чтобы доказать свое умение.

Участие в дорожном движении требует считаться друг с другом и постоянной осторожности. Что это для вас означает?

1. Принимать в расчет ошибочные действия других.
2. В любом случае настаивать на своем праве преимущественного проезда.
3. Двигаться предусмотрительно.

По отношению к каким участникам дорожного движения вы должны держаться особенно осторожно?

1. По отношению к пешеходам-инвалидам, пешеходам, нуждающимся в помощи, и пожилым.
2. По отношению к детям.
3. По отношению к велосипедистам, которые обращают на себя внимание неуверенной манерой езды.

Попробуйте ответить сами (правильными могут быть несколько ответов).

Подобных вопросов в билетах довольно много. Но основные все



же связаны непосредственно с безопасностью движения – правилами проезда перекрестков, скоростным режимом, дорожными знаками и др. На экзаменах вам дают билеты на русском: тридцать вопросов при максимум трех допускаемых неправильных ответах. Теоретический экзамен на иностранном языке стоит 48 евро! Если не сдали его с первого раза, можете повторять бесконечно (естественно, каждый раз за плату). Практический экзамен еще дороже – 90 евро.

НАДО ЧАЩЕ ВЕРТЕТЬ ГОЛОВОЙ!

Один мой знакомый, переехавший в Германию из Саратова, где он почти 20 лет работал инструктором вождения, сдавал практический экзамен, пока у него не закончились деньги. Он так и не смог управлять машиной обеими руками – все время держал одной рычаг переключения передач. Кроме того, не научился оглядываться и вертеть головой при перестроении из ряда в ряд и поворотах, что считается здесь серьезной ошибкой. Когда я поинтересовался, будет ли он еще пытаться сдать экзамен, он совершенно неожиданно ответил: «Знаешь, надоели мне эти немцы. Все им не так. Обойдусь и без машины».

Проблема, получается, в нас самих – нашей культуре, нашей ментальности. Когда приступаешь к практическим занятиям, то понимаешь: тебя не просто учат крутить баранку, а в первую очередь формируют манеру вождения, где главная составляющая – дружелюбие, взаимная вежливость, предупредительность по отношению ко всем участникам движения, среди которых немало и новичков, и пожилых людей. Именно в этом разница между европейским и российским стилями езды. В последнем очень многие просто демонстрируют свое превосходство и видят в этом доблесть. Более того, отучиться от этого некоторым соотечественникам оказалось труднее, чем правильно держать руль.

Чтобы подготовиться к сдаче экзамена по вождению, мне понадобилось 10 часовых уроков (30 евро за час) – это обязательный минимум для каждого претендента. Если недостаточно, будете тренироваться дольше. Лишнего инструктор не возьмет, но и «полуфабрикат» на экзамен не выпустит. После первого же урока моя водительская спесь улетучилась. Инструктор нашел 12 ошибок, которые мне предстояло исправить: при поворотах и перестроении оглядываться по сторонам, а не только смотреть в зеркала; держать руль обеими руками; обязательно притормаживать перед пешеходным переходом (даже если там никого нет); строго соблюдать скоростной режим и т. д. Этому я и посвятил все остальные занятия. Зато когда после первой же попытки сдал экзамен и получил немецкие права, то испытал необычайно приятное чувство. Наверное, от приобщения к европейской культуре…

Потом возникла новая проблема: если приезжаю в Москву, не могу заставить себя сесть за руль. Куда-то подевалась моя прежняя самоуверенность. Я просто теряюсь в этом шумном и хаотичном потоке машин! Надо ли говорить, что никаких сравнений с комфортной ездой по европейским дорогам даже не возникает… □

ДЕЛО ОБ ИСЧЕЗНУВШЕМ ДОМЕ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН. РИСУНОК: СЕРГЕЙ САВИЛОВ

Когда принимали закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», столько говорили о его «социальной направленности»! Наконец-то несчастный владелец «копейки», столкнувшейся с «шестисотым», может не бояться, что его вышвырнут из квартиры. Но пока подавляющее большинство владельцев так и не познало «прелести» нового закона. Все дело в том, как исполняют его сами страховые компании. Этой проблеме мне пришлось посвятить очередное расследование…

ГДЕ ЭТА УЛИЦА...

День клонился к вечеру, когда Вардан Н. подъехал к своему двору. Последний поворот, и вдруг – визг тормозов, удар, скрежет железа… Водитель новенького «Ниссана» решил по тротуару объехать затор и никак не ожидал встретить на своем пути «девятку» Вардана, свернувшую во двор. Результат – у ВАЗ-2109 разбито крыло, у «Ниссана» – вся передняя часть. Приехавшие инспекторы составили протокол, обвинив водителя «Алмеры» в нарушении пункта 10.1 Правил: ведь он ехал по тротуару! Как и положено, Вардан обратился в страховую компанию виновника ДТП Алексея К. «Стандарт-Резерв».

И тут началось! Как оказалось при первой встрече в «Стандарт-Резерве», Алексей сам работает в другой известной компании – РОСНО. На логичный вопрос, почему же он не застраховался в своей компании, он коротко ответил: «Так надо» и отправился общаться с сотрудниками «Стандарт-Резерва». Результатом стало неожиданное заявление: компания пока воздерживается от выплаты страхового возмещения. Во-первых, потому, что «никакого заявления о наступлении страхового случая к ним не поступало». Несмотря на то что это не является основанием для отказа в выплате, документы от Вардана страховщики принять отказались. Во-вторых, оказывается, виновник обжаловал решение ГИБДД и поэтому «еще непонятно, кто виноват в ДТП, а кто – нет». Вардану предложили дождаться ответа из ГАИ. Откуда сотрудникам «Стандарт-Резерва» стало известно об обжаловании решения ГИБДД, если никакого заявления к ним не поступало, остается только гадать. Хотя надо признать, что действующими Правилами страхования предусмотрено право компании отложить рассмотрение вопроса о выплате до окончательного определения виновного.

Пока рассматривалась жалоба, Вардан провел калькуляцию, на которую вызвал и представителей СК «Стандарт-Резерв». Ни один из сотрудников компании не удосужился явиться на осмотр. Причиненный ущерб, по оценке экспертов, составил чуть больше 25 тысяч рублей. Через некоторое время пришел ответ из ГИБДД, что жалоба Алексея К. оставлена без удовлетворения, и Вардан вновь обратился в «Стандарт-Резерв». Сотрудники наконец-то решили принять документы, но заявили, что им необходимо время для определения суммы ущерба. Спустя некоторое время Вардан получил заключение страховщиков, которое привожу дословно:

«Уважаемый Вардан Р.!

Доводим до Вашего сведения, что Ваше заявление № … в Страховое ЗАО «Стандарт-Резерв» на возмещение вреда имущества рассмотрено. Принято решение признать случай страховым и выплатить Вам страховое возмещение в размере 13 344 руб. 95 коп.».

Вот так! Страховая компания в одностороннем порядке уменьшила сумму вреда почти в два раза! В качестве аргумента своих действий страховщики предоставили заключение некоего ООО «Экспертиза-оценка-сервис», которое, по словам страховщиков, «имеет большой опыт», а также лицензию на осуществление оценочной деятельности (копия даже прилагалась). Вардан решил лично навестить экспертов, чтобы понять, чем их методика работы отличается от той, по которой составляли оценку в первый раз. Если верить лицензии, это ООО было зарегистрировано в Москве, в Спасоглинищевском переулке. Но в городе такого переулка попросту нет! Есть в Китай-городе Большой Спасоглинищевский переулок, но там нет дома, указанного в лицензии, и, естественно, никто в округе не знает о существовании такой фирмы.

ЖАЛКО ОТДАВАТЬ СВОИ...

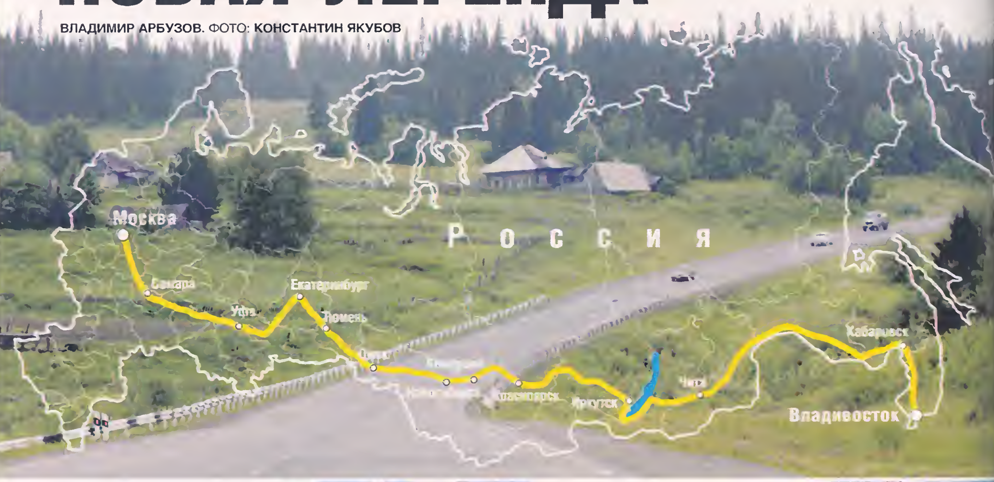
Когда Вардан пришел в редакцию, его история, честно говоря, никого не удивила. Увы! Таковы реалии сегодняшнего дня – многие страховые компании в подобных ситуациях поступают точно так же. Расчет простой: учитывая инертность судебной системы, девять человек из десяти не станут судиться из-за страхового возмещения – подтверждено статистикой. По смыслу закона об ОСАГО, страховая компания должна возмещать вред за лицо, виновное в причинении вреда. Органы ГИБДД сегодня виновность не устанавливают – это исключительная прерогатива суда. Исходя из этого, страховая компания вправе предложить потерпевшему представить решение суда о виновности второго участника ДТП и только после этого рассчитать сумму, подлежащую выплате. Сколько это может тянуться? Увы, иного способа решить эту проблему пока не найдено…

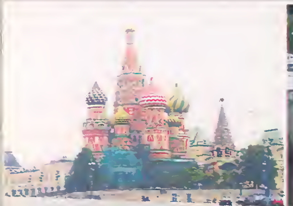
Естественно, я посоветовал обратиться в суд. Тем более, что молодой человек был настроен бороться до конца. Прежде чем идти в редакцию, он уже направил заявление в отдел по борьбе с экономическими преступлениями ГУВД Москвы по поводу несуществующей фирмы-оценщика. Районные сыщики быстро выяснили: оказывается, такая фирма есть, но ее оценщики сидят… в одном здании со страховой компанией! Формально это разные конторы, одна из которых арендует помещение у другой, однако рассчитывать на объективность таких «оценщиков» не приходится.

По совету «За рулем» Вардан принял решение доказать в суде реальную сумму причиненного ему вреда. В заявлении мы указали, что на оценку, проведенную страховой компанией, Вардана даже не удосужились вызвать. Вспомнили и то, что адрес оценочной конторы, указанный в лицензии, липовый. Теперь органы милиции по просьбе редакции проверяют законность ее деятельности. Конечно, дело это не простое и может затянуться, но иначе не заставить страховую компанию действовать по закону. Поврежденный автомобиль уже отремонтирован – не ждать же, когда все закончится. Ремонт обошелся недешево – почти 34 тыс. рублей. Согласитесь, Вардану есть за что тягаться. О ходе этой борьбы мы сообщим в одном из следующих номеров ЗР.

НОВАЯ ЛЕГЕНДА

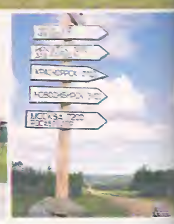
ВЛАДИМИР АРБУЗОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ











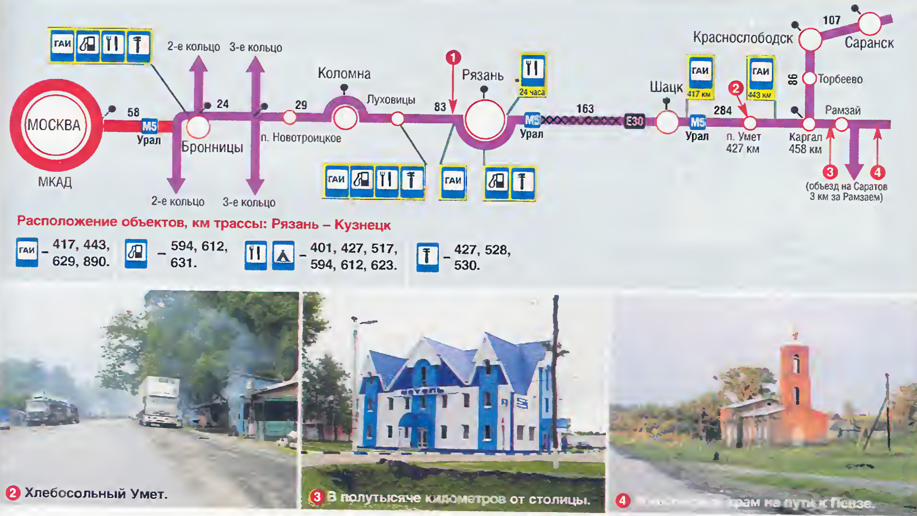
Еще древние римляне понимали: хорошая дорога – сооружение хоть и дорогое, но в высшей степени необходимое, поэтому сил на строительство не жалели. Дороги России строили поколениями – масштабы огромные. В XIX веке сил хватило только на Транссиб – единственную артерию, связывающую Дальний Восток с центром. Несколько десятилетий ушло на БАМ. Но это дороги железные, а проезжая автомобильная появилась лишь в прошлом году. До завершения строительства еще далеко, однако дорога уже работает – альтернативы-то, если не считать «железок», нет.

Между тем даже в самых современных атласах автомобильных дорог полной информации о маршруте пока нет. От Москвы до Читы протоптанная еще декабристами дорога с той или иной степенью приближения на картах есть, а далее на восток – в лучшем случае пунктирная линия.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- отличный асфальт, три и более по-лосы движения;
- дорога с хорошим асфальтовым покрытием;
- покрытие дороги разбито, требует ремонта;
- щебеночная дорога;
- разбитая щебеночная или дорога без покрытия;
- объезды населенных пунктов;
- движение через населенный пункт;
- +4 часа +5 часов граница часовых поясов;
- граница перегона.





2 Хлебосольный Умет.

3 В полутысяче километров от столицы.

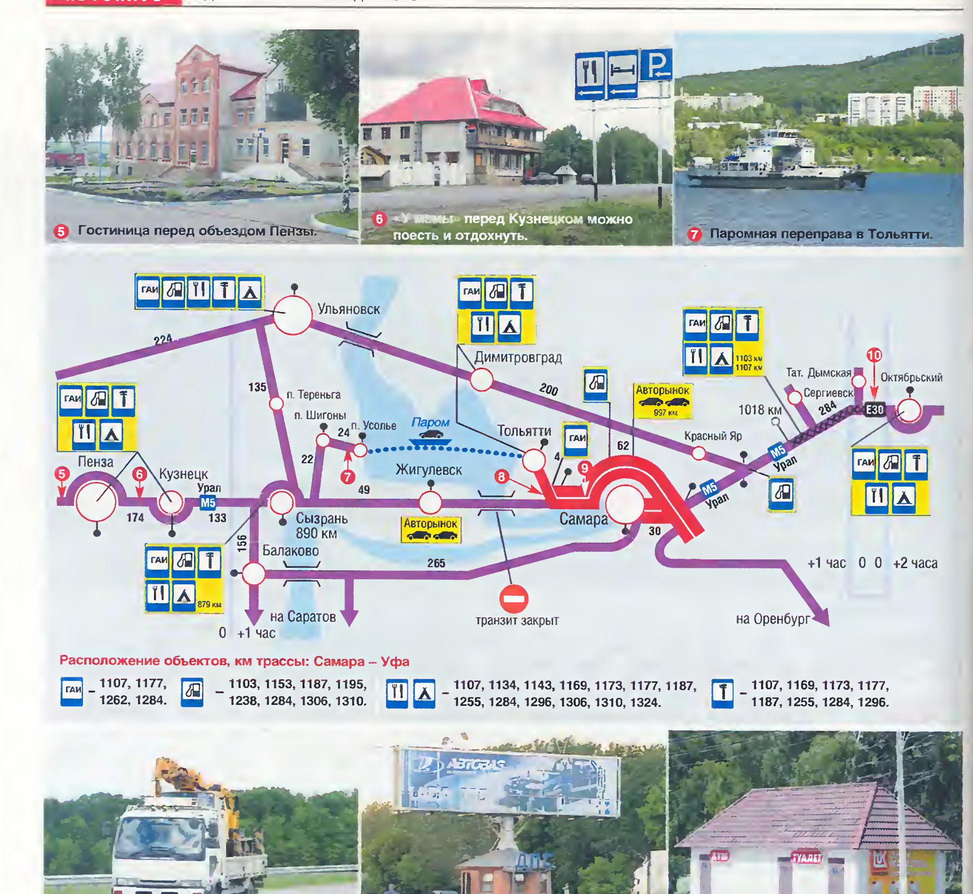
4 [illegible] храм на пути к Пензе.

Не дело это – отправляться в путь без карты, поэтому, не дожидаясь, когда картографы внесут дополнения в атласы, предлагаем вам свою легенду трассы по состоянию на минувшее лето.

Любая дорога начинается с первого шага. Из Москвы путь во Владивосток – с Волгоградского проспекта, переходящего за кольцевой автодорогой в федеральную трассу М5 «Урал».

Первые 58 километров – отличное широкое шоссе. После Бронниц оно немного сужается и проходит через небольшие поселки. Дорога очень оживленная, поэтому средняя скорость невысокая. Коломну объезжаем с севера, Рязань – с юго-запада. Заправки, пункты ремонта и шиномонтажные мастерские есть в каждом населенном пункте. С голоду тоже не пропадешь – множество круглосуточных кафе предлагают довольно вкусно отобедать в среднем за 100 рублей.

От Рязани до Шацка асфальт изрядно разбит и продавлен большегрузами. Колейность требует повышен-



5 Гостиница перед объездом Пензы.

6 «У ...» перед Кузнецком можно поесть и отдохнуть.

7 Паромная переправа в Тольятти.

8 А вот и первые «японцы»?

9 Пост ДПС за мостом через Волгу виден издалека.

10 По пути в Башкирию европейский сервис.

ного внимания: вовремя не заметил или перебрал со скоростью – того и гляди вылетишь с дороги. Множество участков в ремонте, что также существенно ограничивает темп движения.

Хорошая дорога начинается с 417-го км, на въезде в Мордовию. Поселок Умет специализируется на придорожном сервисе. По обеим сторонам дороги плотной стеной стоят кафе, столовые, баньки. Есть автостоянки и койкоместа для ночлега.

458-й км. Здесь на выезде из поселка Каргал можно повернуть налево, на Торбеево, Краснослободск, Саранск и Ульяновск и там пересечь Волгу. Это удобный объезд все еще ремонтируемой плотины Волжской ГЭС.

Но дорога М5 «Урал» идет на Пензу, Сызрань и Самару. Миновать плотину можно и в Балаково, свернув перед Сызранью направо. Однако быстрее и в конечном счете удобнее воспользоваться паромом. Поворот к нему на 829-м км на Шигоны, далее на Усолье и по «морю» до Тольятти. Кстати, местное время в Самарской области на час опережает московское, далее, в Татарстане, возвращается на тот же час, а в Башкирии уходит вперед сразу на два. После Самары М5 «Урал» потрепан настолько, что скорость местами падает до пешеходной. Здесь же, как нам показалось, наибольшее количество засад ГАИ на километр дороги. Машины сбиваются в длинные колонны и ползут потихоньку, предостерегая светом встречных от «необдуманных» обгонов...

От Самары до Октябрьского – 284 км и всего три заправки. Придорожный сервис скуден – планировать на



18 Памятная стела у реки Бурея.

19 До Биробиджана рукой подать.

20 Эвакуаторов тут больше, чем уссурийских тигров.

ГАИ, медпункты, телефон можно найти только в населенных пунктах. Сотовые телефоны на большей части «Амура» бесполезны. Выручает Си-Би-радиосвязь. На ней во всех городах работают МЧС и службы спасения. Дальность при хорошей настройке – до 40 км. Общий канал для водителей в России – АМ № 15 (27, 130 МГц).

Последний раз переводим часы (плюс семь часов к московскому времени) при въезде в Еврейскую автономную область. По этому же времени живут Хабаровский и Приморский края. Окончательно асфальт появляется только перед Биробиджаном и уже не прерывается до Владивостока. Исключения – ремонтируемые отрезки небольшой протяженности. Последний участок сложностей не представляет – оживленная дорога насыщена необходимой инфраструктурой. Однако, по возможности, лучше не ехать в темное время суток: большинство машин здесь японские, с «левосторонними» фарами – нещадно слепят встречных.

Итак, схема дороги Москва–Владивосток – в руках читателей. Но учитывая темпы строительства (особенно на участке «Амур»), она еще не раз потребует корректировки. Там, где ревели бульдозеры, завтра может быть отличное шоссе. А вместо обшарпанной бытовки с надписью «Кафе» – современный гостиничный комплекс. □

ПЕРЕВЕРТЫШ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ

ВАЗ-2111

Изготовитель:	АвтоВАЗ, Россия	**Пробег на момент отчета:**	15 тыс. км
Год выпуска:	2003	**Предыдущие публикации в журнале:**	2004, № 4, 7
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2003		

Наши тюнинговые работы опять прерваны. Нет, на этот раз автомобиль не угнали, просто ВАЗ-2111 стал жертвой испытаний на управляемость. Обидно, конечно, но это работа, если хотите, судьба некоторых транспортных средств, подвергающихся нестандартным нагрузкам, которые имитируют различные аварийные ситуации. На языке документов подобные испытания называются «работами повышенной опасности». Видимо не зря, ибо в результате экспериментов водителя наш автомобиль ясным погожим днем перевернулся на ровном, сухом асфальте Дмитровского автополигона. Скажете – нонсенс, ведь подобные «недостатки» должны быть исключены автопроизводителем, по крайней мере применительно к легковым авто. В большинстве случаев это так, и, в частности, у вазовских машин вероятность опрокидывания сведена к минимуму. Просто наш автомобиль – не совсем стандартный, в том числе и по рулевому управлению.

«Перевертыши», наверное, были, есть и будут в обозримом будущем. Ведь всегда существует вероятность коварного стечения обстоятельств, нарушающих все расчеты заводских инженеров. Вспомним давний инцидент с «Мерседесом» А-класса, поставленным «на уши» ретивыми автомобильными журналистами. Наверняка были и другие подобные случаи, просто они не вызвали столь шумного резонанса, ведь человеческий фактор играет далеко не последнюю роль в подобных происшествиях.

Кстати, на автополигоне происшедшее никого особенно не удивило. Местный корифей, специалист с громадным стажем по части устойчивости и управляемости, тут же прокомментировал ситуацию:

– Что произошло? Так, занос задней оси, затем вторичное колебание. Диском переднего нагруженного колеса чиркнул об асфальт? Знакомо. У меня не так давно был подобный случай с…

Наверное, не имеет смысла называть весьма уважаемую марку автомобиля, потерпевшего аварию при испытаниях. Повторюсь, обстоятельства вещь коварная. Давайте лучше проанализируем случившееся, «разбор полетов» всегда полезен.

Итак, наш абсолютно серийный ВАЗ-2111 был дооборудован кондиционером, ABS и махачкалинским электроусилителем руля (ЗР, 2004, № 7). Напомню: ни одна из перечисленных доработок не заслужила положительных рекомендаций – все требовали доводочных испытаний. В частности, система кондиционирования оказалась недостаточно эффективной, тормозная педаль – слишком тяжелой, а руль, наоборот, чересчур легким. На тот момент консультации с установщиками ни к чему конкретному не привели: нам предложили подождать, пока окончательно разрешится ситуация с «Калиной». Поэтому «одиннадцатая» работала по другой теме – мы готовили материал о необычной балке задней подвески, разработанной одной из тольяттин-

Вот он, формальный виновник головокружительного полета.



Этапы короткой жизни: испытания тормозов, зимних шин, усилителя руля и... неудача.



ских тюнинговых фирм. Увы, попробовать ее так и не успели – ввиду вышеописанных обстоятельств.

Что же подвело? На мой взгляд, сработало несколько факторов.

При выполнении одного из стандартных упражнений (скорость – около 80 км/ч) слишком легкий руль позволил повернуть его на больший угол, чем требовалось для коррекции заноса. Как следствие, резкое перераспределение веса машины, деформация уже сильно изношенной при испытаниях покрышки. И хотя давление в последней было неоднократно выверено, все же диск колеса достал до асфальта. А как только у машины появилась дополнительная жесткая точка опоры, то, согласно законам физики, она ею тут же воспользовалась!

Дальше все произошло мгновенно, словно перед глазами одним движением на 180° перевернули экран телевизора. Удар, побежавшие по ветровому стеклу трещины, доли секунды скольжения на крыше, затем вновь удар – это мы опять на колесах – и… все, будто ничего не случилось. Мотор работает, все на месте, только стоим, почему-то развернувшись в противоположном направлении, да водительская дверь не открывается, заклинило. Как принято писать в заключительных титрах: «Пострадал один автомобиль». Водитель, который, разумеется, был пристегнут, отделался синяками и легким испугом.

Я не склонен винить в происшедшем только машину. Конечно, она далеко не идеал, и недостатки конструкции вполне могли спровоцировать, например, слишком резкий и глубокий занос задней оси. А высокий центр тяжести (читай – большой дорожный просвет) и истинно российские величины ходов подвесок – повлиять на склонность к опрокидыванию.

Тем не менее уверен: ни один, даже очень сильный мужик не смог бы так резко и глубоко крутануть баранку без помощи усилителя. А он, увы, пока еще не адаптирован для «десятого» семейства. Так что скорее всего причина – в наших тюнинговых просчетах, да и водитель слишком увлекся боковыми скольжениями.

И все же точку в наших экспериментах по дооборудованию машин ставить рано. Они, несомненно, продолжатся – несколько позже и, вероятно, на другом автомобиле.

В ОДНО КАСАНИЕ

ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

«Форд-Фокус» зарекомендовал себя надежным автомобилем. Но представим, что мотор, только что радовавший вас, вдруг умолк. Самое верное – обратиться к официальному дилеру: пусть разбираются специалисты! А если они далеко? Ждать помощи долго, а ведь порой удается устранить неисправность самому! В том, что это возможно, постараемся вас убедить – подготовки на уровне средней школы вполне достаточно.

Возьмем за основу «фордовский» двигатель рабочим объемом 1,6 л. Вооружимся показанным на фото 1 пробником со встроенной батарейкой питания и перемычкой.

Начнем с простого: повернем ключ в положение «зажигание». Лампочки горят, приборы включились? А работает ли бензонасос? Конечно, он спрятан далеко, в топливном баке, жужжит тихо, но внимательный водитель услышит. Полное молчание? Тогда проверим, не сработал ли часом инерционный выключатель, разрывающий цепь бензонасоса при ударе. Хотя его задача – спасти от пожара в случае аварии, не исключено, что ваш – из числа «неженок», реагирующих на неровности дорожного покрытия.

Этот выключатель находится справа, под панелью приборов. На фото 2 показана заглушка, сняв которую нажимаем на кнопку выключателя. Все равно насос не работает – тогда обратим внимание на монтажный блок. Вот он – в моторном отсеке, рядом с передней левой стойкой кузова. Здесь находятся те реле и предохранители, от которых зависит работа системы управления двигателем (фото 3).

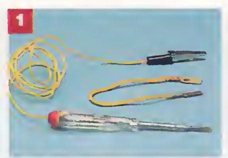
Начнем с синего предохранителя F12 на 15 А (поз. 3 на фото). Из прилагаемой схемы понятна его роль: если он сгорел или «не контачит» (бывает и так), то «плюс» батареи не подается на реле бензонасоса – последний не включится.

Предохранитель цел – не ставя его в гнездо, проверим провод от «плюса» батареи до предохранителя. Зажим пробника цепляем за «минус» аккумуляторной батареи, а щуп – поочередно к контактам гнезда предохранителя. В одном случае должен загореться красный светодиод (на контакт подается «плюс» 12 В), в другом нет – ведь предохранитель вынут (фото 4).

Допустим, и эта цепь в порядке, тогда продолжим поиск – проверим, исправно ли реле бензонасоса. Вынем его из колодки и поставим перемычку между контактами 3 и 5 в монтажном блоке, имитируя работу реле (фото 5). Это просто – нумерация контактов указана на корпусе самого реле (фото 6). Включился насос – реле неисправно, требует замены.

Положим, не включился. Тогда перед нами два варианта. Первый – неисправность на участке цепи от контакта 5 реле бензонасоса в монтажном блоке до самого бензонасоса. Проверим. Зажим пробника прицепим к «минусу» батареи, а щуп – на контакт 5 реле бензонасоса в монтажном блоке. Горит зеленый светодиод? Значит, цепь от монтажного блока до бензонасоса в порядке, и тогда выходит, что неисправен он сам. Что-то мешает его работе – это могут быть и не электрические неисправности.

Второй вариант: на контакт 3 колодки реле бензонасоса в монтажном блоке не поступает напряжение 12 В. Мы уже убедились в том, что участок от батареи до предохранителя F12 в порядке и сам предохранитель цел, значит, остается проверить цепь от предохранителя до контак-



Пробник и перемычка.



Инерционный выключатель.

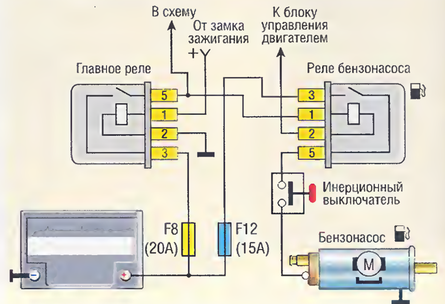


Схема электрических цепей главного реле и реле бензонасоса.



Монтажный блок: 1 – реле бензонасоса; 2 – главное реле; 3 – предохранитель F12; 4 – предохранитель F8.



Проверка цепи от батареи до предохранителя.



Имитация работы реле бензонасоса.



Номера контактов указаны на корпусе реле.

та **3** колодки реле. Зажим пробника – на «минус» батареи, а щуп – на контакт **3**. Горит красный светодиод? Полный порядок! Не горит? Цепь оборвана в монтажном блоке.

А теперь вспомним, что при включении зажигания для работы реле бензонасоса последнее должно получить сигнал с главного реле. Это можно проверить, например, при вынутом реле бензонасоса. Но почему бы не проверить исправность и главного реле (поз. **2** на фото 3)? Вынем главное реле из разъема и поставим перемычку между контактами **3** и **5** его колодки, имитируя работу главного реле. В этом случае на контакт **1** реле бензонасоса должно поступить напряжение 12 В. Проверим это пробником, как было показано. Есть напряжение – значит, не в порядке главное реле. Если напряжения все-таки нет, то не исключено, что на контакт **3** колодки главного реле не поступает напряжение с предохранителя F8 (желтого, на 20 А – поз. **4** на фото 3).

Значит, ставим щуп пробника на контакт **3**, а зажим – на «минус». Если горит красный светодиод, цепь исправна и напряжение есть. Нет – скорей всего предохранитель F8 сгорел. Нужно его заменить.

Кроме того, на контакт **1** главного реле должен поступать «плюс» 12 В с замка зажигания. Точно так же пробником проверим и его (конечно, включив зажигание). Должен гореть красный светодиод.

Остается проверить цепи между контактами **2** обоих реле и «массой». Как вы уже поняли, должен загореться зеленый светодиод.

Закончим почти традиционно: если рассмотренные нами цепи защищены охранной сигнализацией, дело сильно усложнится. Вот почему мы рекомендуем каждому автовладельцу заранее поинтересоваться «секретами» своей сигнализации: какие цепи она блокирует, как при необходимости ее отключить и т. д. Знать их не менее полезно, чем особенности засовов на даче. Не ровен час, пригодится! □

ТАКАЯ «ЛЕГКАЯ» РЕЙКА

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН



С появлением реечной конструкции управления автомобилисты сразу оценили важное ее достоинство – малые потери на трение, легкость маневра. Но у этой «палки» два конца: если она не снабжена усилителем, то водитель собственными руками воспринимает любые дестабилизирующие силы, приходящие от дороги на руль. Тут сказываются колеи, выбоины, порывы ветра, разбалансированные или деформированные колеса, неровно работающие тормоза и т. д. Короче говоря, «легкое управление» оборачивается более высокими требованиями даже к состоянию машины: то, что прощают нам «жигули», не прощают «самары»!

А теперь от теории обратимся к практике. Беда редко ходит одна. Вот «посчастливилось» вам влететь в такую яму, что колесо на выброс. Но поможет ли замена новым? Не всегда. Вполне возможно (даже нормально!), что придется ремонтировать и другие пострадавшие от удара узлы. Например, деформированные ступицу, поворотный кулак и подшипник.

Но яма – дело житейское. У нас от этой беды никто не застрахован. Куда обидней тому, чью машину покалечили при «ремонте» в автосервисе, да притом не бесплатно.

Недавно прибыл к нам веселый парень на «девятке». И очень смелый. Об этом можете судить по его рассказу. Уже давным-давно ездил, слыша гул, исходящий вроде бы от передних колес. Друзья предупредили: меняй, мол, подшипники, а то, не приведи господь, на ходу заклинят…

Понимая, чем рискует, храбрец-удалец продолжал ездить – бизнес! Когда гул стал мешать общению с попутчиками, отправился наконец в сервис. Тамошние кудесники понравились: веселые, чумазые – все сделали в два счета, в присутствии покуривающего заказчика. На замену двух подшипников потратили часа полтора. Я, было, не поверил рассказчику: так, «по-стахановски», мои мастера работать не могут! Но когда владелец описал «передовую технологию», понял, что парень не врет, благо налицо были и результаты ударного труда – вот она, «девятка» с трясущимся на ходу рулем, ждет диагноза!

Оказалось, что рационализаторы упростили технологию замены подшипников. Они это делают, не снимая стоек или поворотных кулаков, не пользуясь прессом. Зачем это все, когда в руке добрая кувалда! Отсоединив привод и шаровую опору, отводят поворотный кулак в сторону и, сняв стопорные кольца, лупят по подшипнику! Один поддерживает кулак, другой – бьет. Производительность умопомрачительная.

Новые подшипники? Тоже кувалдой! Вот так наш герой, оставив умельцам 900 руб., и уехал. Поначалу просто счастливый: гула как не бывало! Но позже стал замечать новые, неприятные черты в поведении машины: на ходу руль вибрировал при разных скоростях, но сильней всего – при каждой попытке затормозить, хотя сами тормоза стали «невнятными».

Сообразительный малый заново отбалансировал колеса. К великому его огорчению, лучше от этого не стало. Вот с этой загадкой и прибыл.

В чудеса я не верю. Если тормоза трясут после замены передних подшипников – значит, что-то с дисками. Вот от этой «печки» и начнем наш танец: поставим приспособление и померим биения дисков. Операция банальная. Сделали. Результат ошеломил: левый диск показал биение аж 1,13 мм! Правый – 0,4 мм.

Сняв диски, померили биения ступиц. С учетом разницы в радиусах картина вышла пропорциональная: «кривые» ступицы задавали закон поведения дисков, а с ними – и колес. Вот вам и источники вибраций.

Ну а что же послужило первопричиной? Ударно-кувалдовый подход к такой деликатной работе, как замена подшипников. Последние (не постыжусь повторить!) очень нежные: наружное кольцо, посаженное в деформированное гнездо поворотного кулака, легко примет соответствующую форму, внутренние кольца так же легко натянутся на искривленную ступицу. А кувалда – инструмент эффективный: одного нерасчетливого удара достаточно, чтобы деформация, незаметная для глаза, «вылетела» далеко за допуски!

Но и это не все. Если при запрессовке подшипник идет с перекосом, он еще и сминает более мягкий металл гнезда, а то и снимает стружку. Вот почему эту работу мы делаем с предельным вниманием ко всем «нюансам» – и только на прессе.

Но чем помочь клиенту? Промерили посадочные места подшипников. Поворотные кулаки – в допуске. (Ему повезло!) Биения ступиц измерили на токарном станке. Они запредельные. На выброс! Картина ясная, теперь можно собирать. Запрессовали новые подшипники и ступицы, после чего проверили биения ступиц уже в подшипниках. Не больше 0,03 мм – в норме. Поворачивать на 180°, что нередко помогает, не пришлось. Осталось пожелать клиенту попутного ветра.

Кстати, обычная технология предусматривает снятие со стойки поворотного кулака в сборе со ступицей. Но болты крепления кулака порой сложно отвернуть, к тому же завершает эту работу регулировка схода-развала. Мы же снимаем всю стойку в сборе. Трудоемкость не намного больше (1,22 нормочаса вместо 1 часа), заказчик же только выиграет, сэкономив на сходе-развале.

Вот такой интересный случай, верно? Но хотелось бы, чтобы их было меньше!

Нередко рулевое управление досаждает более скучными проблемами. Вот недавно был случай. Приехал на «Самаре» немолодой мужчина, в глазах – ужас… Решил заменить изношенный рулевой механизм, купил новый. А когда стал отвертывать гайки крепежных шпилек, одна «не пошла». Нажал сильней – и срезал шпильку! Так и остался механизм на трех шпильках, а клиент – к нам.

Что в таких случаях делать? Оставшегося хвостика, хватает для того, чтобы навернуть на него удлинитель – футорку с внутренней резьбой M8 и наружной M12x1,25. В скобе крепления соответствующее отверстие мы тоже рассверливаем до 12 мм. Прочность крепления, с учетом характера нагрузок, достаточная: случаев возврата клиентов с претензиями у нас не было. □



«Проблемная» шпилька.

ЗАДРАИТЬ ЛЮКИ!

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Чем дороже бензин, тем сильнее кто-то хочет его украсть. Владелец вынужден обороняться, порой возвращаясь к уже забытым было, а ныне востребованным решениям. Ведь и дешевый бензин когда-то воровали, если «плохо лежал». Помнится, одно время в заправочную горловину «волговского» бака вставляли сетку – при всем желании слить топливо шлангом было невозможно. Потом сетку аннулировали – а зря! Мы восполним этот пробел на нашей машине.

Например, поставим «рассекатель», показанный на рис. 1. Заправке не мешает, а шланг не всунуть. Кстати, не обязательно делать деталь из цельного куска металла – кому-то проще спаять ее из проволоки и т. п. Но наша хороша тем, что вор не пробьет ее монтажкой или чем-либо подобным. Правда, кроме воровства, известна и другая российская беда: хулиганы-вандалы могут налить или насыпать в бак разной дряни, а самые злобные могут и поджечь. Да мало ли что еще они могут! Вот почему заправочную горловину постараемся надежно запереть. Кстати, когда-то на «Волге» и лючок запирался, однако изящные, но хлипкие замочки, встраиваемые в пробку бензобака или крышку лючка, мы сейчас отставим. Кому понравится при каждой заправке искать запропастившийся ключ или ломать его, пытаясь воткнуть в замок, уже кем-то поврежденный! Ведь злодеи запросто расправляются с таким замком, вбив в него отвертку («свертку»). К тому же нежный механизм очень страдает от пыли, грязи, соли, воды, а установленный на крышку, зимой может замерзнуть. Мы закроем лючок более основательно.

Сначала изготовим язычок, показанный на рис. 2. Его прикрепим «холодной сваркой» изнутри к крышке лючка (фото 1), сохранив ее товарный вид. Отверстия в основании язычка увеличат прочность соединения. Краску в местах нанесения клея зачистим до металла. Это – подготовка. А склеим чуть позже, после того как установим в багажнике электрозамок (фото 2). В продаже таких полным-полно – рублей от 80 и выше. Наш обошелся в 120 руб. Но как теперь его закрепить, чтобы не сверлить отверстий в крыле?

Понятно, что в багажнике замок будет хорошо защищен как от стихийных, так и антропогенных воздействий. Но висеть в воздухе все равно не должен – нужен прочный, но простой в изготовлении кронштейн. Вооружившись картоном, карандашом, ножницами, мы довольно быстро пришли к конструкции, показанной на рис. 3. Кронштейн из листовой стали толщиной 1 мм закрепим изнутри багажника заклепками к стенке ниши заправочной горловины – на ней будет сам электрозамок. Такую работу лучше всего выполнить специальным инструментом – «заклепочником»: он позволит установить кронштейн на стенке, доступа к которой с обратной стороны нет. Применить здесь винты сложно (саморезы крайне ненадежны, от вибраций и повторяющихся нагрузок ослабнут – учтите!), так что достойной альтернативы клепке нет. «Холодная сварка» возможна, если удалить часть обивки, – решайте сами, что лучше.



Лючок с язычком.

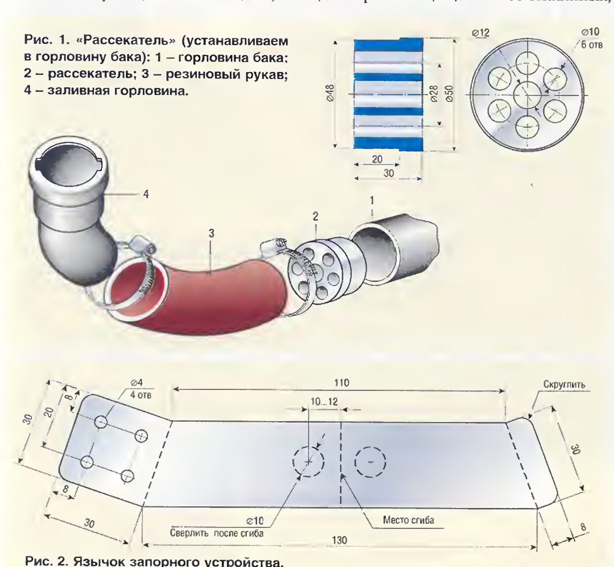


Рис. 1. «Рассекатель» (устанавливаем в горловину бака): 1 – горловина бака; 2 – рассекатель; 3 – резиновый рукав; 4 – заливная горловина.

Рис. 2. Язычок запорного устройства.

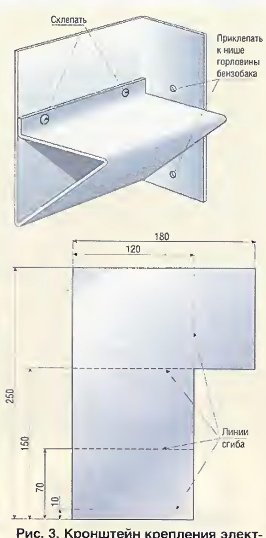


Рис. 3. Кронштейн крепления электрозамка.



Электрозамок.



Горловина заперта.

Электрозамок мы немного доработали, дополнив засовом, для чего удлинили тягу стальной трубочкой длиной 50 мм, внутренним диаметром 6 и наружным 8 мм. В стенке ниши горловины разметили и просверлили отверстие диаметром 10 мм под наш засов с таким расчетом, чтобы он свободно, не заедая, двигался в обе стороны. Окончательно подбирая положение замка на уже установленном кронштейне, нужно об этом помнить. Очевидно, что в закрытом положении замка осевая линия тяги-трубочки должна пройти через центр отверстия уже описанного язычка, который мы приклеим к крышке лючка. Следовательно, некоторой возни при подгонке по месту не избежать! Тут не спешите: семь раз отмерьте, смоделируйте в пластилине и т. п., чтобы не оставить некрасивые следы неаккуратной работы. Мы, например, окончательно закрепили «холодной сваркой» язычок, уже установив на место замок с кронштейном.

Что касается схемы питания, замок лючка подключили параллельно электрозамкам дверей. При постановке машины на охрану лючок тоже блокируется.

Вам по душе решения попроще и подешевле – например, тросовая тяга из салона? Как говорится, имеете право. Но мы свой вариант считаем более удобным и прогрессивным – конечно, при условии, что все собрано на совесть и не откажет ненароком.

Другой вариант защиты бензобака от воров – на фото 3 и рис. 4. Крышка лючка здесь не закрывается на замок – и при попытке взломать защиту горловины ее, возможно, не изуродуют! Горловина же надежно заперта показанным устройством. Закрепленная шарнирно скоба у нас из стали толщиной 2 мм – такую голыми руками не возьмешь. Основание устройства крепим заклепками к закраине вокруг горловины, которая как будто специально оставлена для этого. Ну а скобу можно блокировать тем же электрозамком, что описан выше.

Аналогичные устройства несложно изготовить и для других машин – например, «десятки» или ИЖа. □

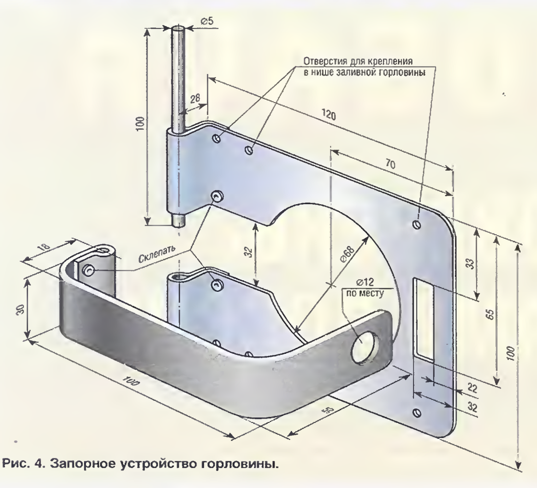


Рис. 4. Запорное устройство горловины.

ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Я – новичок. В прошлом году купил «шестерку», выпущенную еще в 1997 году. И вот загадочный случай. Пришлось отдать ее в ремонт на СТО (замена втулок в головке блока), а потом, уже дома, заметил, что прогретый мотор не хочет работать на холостых. Опытный сосед предложил отсоединить шланг вентиляции – мотор сразу заработал ровно. Присоединили – заглох! В общем, пришлось снова ехать к мастерам. Они опять снимали головку, что-то делали... Сейчас все в порядке, но мучают сомнения: что же это было?

Было, скорее всего, вот что. Из-за дефекта прокладки, или неаккуратной сборки мотора, или, того хуже, появления «свища» где-нибудь между полостью системы охлаждения и цилиндром «Тосол» уходил из системы, скапливаясь в картере. В контакте с горячим маслом вода из «Тосола» интенсивно испарялась, и по вентиляционной магистрали водяной пар поступал в корпус воздушного фильтра, а оттуда – в карбюратор и далее в цилиндры. Если пара слишком много, это сильно сказывается на рабочих процессах в цилиндрах: подмешиваясь к рабочей бензовоздушной смеси, пар затрудняет ее воспламенение. Мотор хуже работает или вообще останавливается на холостом ходу.

В том, что это справедливо, легко убедиться. Во-первых, можно подставить руку струе газов из отсоединенного от воздушного фильтра вентиляционного шланга – она станет влажной. При этом вы наверняка заметите, что работа двигателя стала более стабильной. Кроме того, не исключено, что из-за этой неисправности шторка фильтрующего элемента – «гармошки» из специальной бумаги – пропиталась охлаждающей жидкостью и создает повышенное сопротивление потоку воздуха. Проверьте это, сняв крышку воздушного фильтра. Если при снятой крышке мотор заработал еще лучше, фильтрующий элемент надо заменить новым. Во-вторых, если дать машине постоять день-другой, то, отвернув затем сливную пробку картера, можно заметить, что сначала потечет «Тосол» (или вода), а потом уже масло. За время долгой стоянки смесь масла и охлаждающей жидкости успевает расслоиться, последняя – плотнее и скапливается внизу. В-третьих, обнаружится «увеличившийся уровень масла». Если оно не пахнет бензином, то объяснить это можно только притоком «Тосола». Последнее очень опасно: по смазочным свойствам «Тосол» не заменит масла!

Вероятно, мастера сервиса устранили имевшийся дефект, не раскрывая вам своих ноу-хау. Честь мундира!

ВЫГОДНЫЙ ОБМЕН

БОРИС ЕЗДАКОВ

Тормозная жидкость на основе этиленгликоля имеет коварное свойство – она чрезвычайно гигроскопична. Иначе говоря, охотно «высасывает» водяные пары из атмосферного воздуха. В некоторых наших регионах двух-трех лет жизни автомобиля более чем достаточно, чтобы жидкость, разбавленная водой, стала непригодной для тормозной системы. Мало того, что такой «раствор» усиливает коррозию деталей, его температура кипения заметно снижается. Несколько интенсивных торможений – в тормозных цилиндрах образуются пузыри и педаль тормоза проваливается до пола.

Что же мешает вовремя заменить негодную «тормозуху»? Чаще всего легкомыслие, недооценка возможных последствий. Некоторых просто «жаба душит» – экономят. Нашли на чем! Попробуй докажи таким, что свежая жидкость в системе – это необходимость, а не каприз составителей инструкции!

К счастью, разумных куда больше. Даже стесненные в средствах с тормозами не шутят. Заменить жидкость можно и самостоятельно – работа нехитрая. Есть и другой аргумент: некоторым сервисам опасно доверить даже стрижку газонов!

Как упростить, рационализировать замену жидкости, покажем на примере ВАЗ-2110. Речь пойдет о двух очень простых приспособлениях.

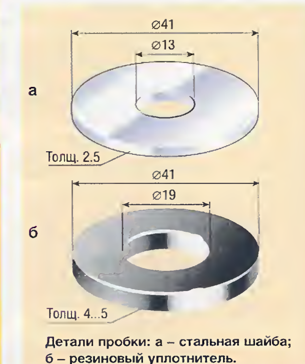
Первое – стальная шайба (см. рис.), в которую посажен вентиль бескамерной шины (фото 1). Резиновая шайба служит уплотнительной прокладкой при монтаже приспособления на бачок тормозной системы.

Второе приспособление – армированный (дюритовый) шланг метра полтора длиной, на концах которого хомутами закреплены легкосъемные наконечники шинных насосов.

Порядок работы таков. Сняв провода с датчика аварийного уровня тормозной жидкости, извлекаем датчик из зажимного кольца и вставляем вместо него наше приспособление с резиновой прокладкой. Навертываем кольцо на бачок. Второе приспособление позволит соединить вентиль на бачке с вентилем колеса (у нас на фото 2 – это левое переднее, но может быть в том числе и запасное).


1
Пробка с вентилем.


2
Соединительный шланг.



Детали пробки: а – стальная шайба; б – резиновый уплотнитель.

Теперь, поддомкрачивая машину и воспользовавшись подставками, снимем колеса. Отвертывая штуцера прокачки тормозов, давлением воздуха выгоним всю старую тормозную жидкость (не забыв, что у ВАЗ-2110 «диагональная» схема тормозов).

После этого на дне бачка скорей всего обнаружите темный осадок. Тогда придется бачок снять и промыть (некоторые «чистюли» предпочтут купить новый).

Новую жидкость зальем, как принято, не забыв при этом завернуть штуцера прокачки системы. Выполнить же саму прокачку можно тоже с нашими приспособлениями. Это быстрее и удобнее, чем традиционное «нажми-держи!» с помощником. Навык приходит быстро – и воздуха одной шины хватит с большим запасом. Конечно, в завершение всего ее надо подкачать. □

РУКА РУКУ МОЕТ

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ



Ну не любит начальство чумазых ремонтников! А что делать? Не испачкавшись, даже с уборкой салона не справишься. Почистил карбюратор – руки еще не черные, но подать неловко. А после ремонта двигателя, подвески, коробки передач – въевшаяся в кожу чудовищная грязь. Надеть перчатки? Но для некоторых операций даже медицинские грубы. Представьте, тончайший латекс порой искажает ощущения, отчего многие его избегают. Остается одно: закончив работу, вымыть руки или вычистить.

Первое далеко не просто – это знает каждый, кто имел дело с черной «отработкой» и другими подобными продуктами. Мойка отнимет уйму времени, немало мыла и воды – и даже в этом случае чистота рук не гарантирована. Некоторые ремонтники сначала «размывают» грязь моторным маслом, соляркой, бензином, растворителями – подход столь же эффективный, сколь и рискованный: подцепите экзему, избавиться от которой почти невозможно. К счастью, сегодня мы располагаем многочисленными средствами для очистки рук, проверенными и одобренными врачами-дерматологами. Как говорится, на любой вкус: лосьоны, кремы, гели, пасты, по-разному расфасованные – в малых упаковках и больших, с дозаторами и без таковых.

По основным моющим компонентам очистители рук условно разделим на две группы: первая – на основе нефтяных фракций, вторая – с натуральными экстрактами эфирных масел (в основном цитрусовых).

Очистители первой группы быстрей справляются с грязью, но более агрессивно воздействуют на кожу, препараты второй группы работают мягче, деликатнее. Тем не менее, все специализированные очистители рук содержат компоненты для ухода за кожей: экстракты алоэ, жожоба, глицерин, ланолин, антисептики и т. д. Очищающие свойства таких препаратов в необходимых случаях повышают, добавляя в них мелкие древесные опилки, пемзу и т. п.

А как пользоваться очистителями? Это просто: наносим на руки (без воды!), растираем... Дальше мнения производителей расходятся. Одни настаивают на том, чтобы их средство, впитавшее грязь, было смыто водой. Другие – на том, чтобы его стерли ветошью или салфеткой. Третьи допускают варианты. Короче говоря, инструкциями пренебрегать не стоит.

Что же предлагает рынок? Начнем с продукции американской фирмы «Перматекс», создавшей большую гамму препаратов, различных по составу и моющим свойствам. Наиболее популярны сегодня средства с натуральными компонентами, типа «Фаст Оранж», различной консистенции и в разнообразных упаковках. Так, для мастерских с многочисленным персоналом фирма предлагает большие емкости с дозаторами, для личного применения – мелкие упаков-



Очищающие составы от Permatex, США.



Паста BBF и гель «Апельсин», «Астрохим».



Очистители рук «Чистик» в банках.



Пасты от ABRO и Pingo.

НЕКОТОРЫЕ ОЧИСТИТЕЛИ РУК

Название препарата	Поставщик, страна-производитель	Расфасовка	Цена, руб.
Fast Orange, лосьон	Permatex, США	3780 мл	550
Fast Orange, лосьон с пемзой и щеточкой	Permatex, США	3780 мл	600
«Чистик-классик», паста	PM, Россия	400 г	63
«Чистик-профи», паста	PM, Россия	400 г	70
«Чистик-экстрим», паста	PM, Россия	400 г	70
Чистящая мягкая паста	BBF, Россия	1 кг	63
«Апельсин», гель	«Астрохим», Россия	340 мл	31,5
Hand Cleaner, паста	ABRO, США	397 г	115,5
Handwaschpaste	Pingo, Германия	350 мл	147

ки, к чистящим средствам с пемзой добавляет удобную щеточку для чистки ногтей (фото 1). Выпускает фирма и составы на основе нефтепродуктов.

Весьма успешна на этом рынке и российская фирма PM. Ее очистители для рук поставляются под маркой «Чистик» (фото 2). Состав «Чистик» кремового цвета, под зеленой крышкой – самого универсального применения: его можно использовать для чистки кузова, колесных дисков, пластиковых накладок, а закончить чисткой рук. Удаляется ветошью, без воды.

Светло-красный «Чистик-профи» обещает «чистить часто безопасно!» – не раздражает кожу рук, очищает, дезинфицирует и т. д. Следы смываем водой. Ярко-желтый «Чистик-экстрим» рассчитан на борьбу с самыми тяжелыми загрязнениями. Смывается водой.

Очистители рук производят также российские фирмы «Астрохим» и BBF (фото 3). Купленная нами паста BBF – универсального применения. Показала себя неплохо, но в одном неожиданно подвела: после удаления ее ветошью (в соответствии с инструкцией!) руки оказались слишком «жирными». Видно, не зря производитель для таких случаев советует: «При необходимости вымыть водой»!

Встречается в продаже и продукция других фирм, в частности, американской ABRO и германской «Пинго». Американская разочаровала не очень приятным запахом, хотя и цитрусового происхождения. Согласитесь, что это важный «пустячок»! Паста «Пинго» пахнет приятней, к тому же в ней содержатся древесные опилки, очень хорошо впитывающие грязь, – тоже плюс несомненный (фото 4).

Чтобы «проэкзаменовать» очистители, мы пачкали руки добровольцев-исследователей двумя видами «отработок» – черной смесью моторного и трансмиссионного масел и столь же грязным дизельным маслом. Втирали это зелье в руки и затем очищали различными составами.

Все опробованные средства с задачей успешно справились. А вот наши рекомендации по их применению:

1. Лучше других и быстрее очищают кожу рук средства, содержащие мелкодисперсную пемзу или древесные опилки. Практически все они после использования смываются водой, не оставляя следов.

2. Средства, предназначенные для очистки рук без применения воды (стираемые ветошью), обычно не содержат твердых частиц и поэтому предназначены, в основном, для более слабых загрязнений. Но некоторые из этих очистителей при соблюдении требований инструкции трудно удалить с рук. Напрашивается применение мыла, что существенно снижает ценность этих средств в глазах потребителя.

На ВАЗе:

ВАСИЛИЙ БАТИЩЕВ автомобильный отдел действующего производства (1):
ЮРИЙ ВЕЛИКАНОВ автомобильный отдел действующего производства (2):
ИВАН ГОЛОВИН отдел испытаний и доводки автомобилей (3, 4).



1. Какая рулевая рейка устанавливается на автомобиле ВАЗ-2115 – обычная или «десятая»?

На автомобилях семейства «Самара-2» устанавливается рулевой механизм ВАЗ-2108.

2. Купил автомобиль ВАЗ-2114 – и огорчился, увидев, что в багажнике нет ничего, кроме запаски и домкрата...

До 1993 года автомобили ВАЗ комплектовались, кроме запасного колеса, большой инструментальной сумкой с домкратом, насосом и обширным набором инструмента, включая переносную лампу. С тех пор количество инструмента периодически сокращалось. А с лета 2004 года в целях снижения затрат на производство автомобилей инструмент во всех вазовских машинах практически упразднен.

В настоящее время почти все автомобили ВАЗ комплектуются лишь запасным колесом, домкратом и «баллонным» ключом. В автомобиле «Шевроле-Нива», выпускаемом СП «ДжиЭм-АвтоВАЗ», кроме вышеперечисленного, присутствуют насос, свечной ключ, отвертка и ключ-«трубочка» «8 на 10».

3. Подскажите, сколько груза можно перевозить в автомобиле ВАЗ-2112 за передними сиденьями, если в машине водитель и один пассажир впереди.

Следует исходить из максимальной грузоподъемности: для автомобилей ВАЗ-2110 и ВАЗ-2112 она составляет 475 кг, а для ВАЗ-2111 – 500. Чтобы определить, сколько багажа можно погрузить в автомобиль, вычтите из указанной цифры вес водителя и пассажира.

При сложенном заднем сиденье груз распределяйте по площадке равномерно. Если есть разные по весу предметы, более тяжелые сдвиньте как можно дальше вперед, более легкие расположите в хвосте. На крыше допустимо перевозить не более 50 кг (включая вес багажника). Указанная величина входит в общую грузоподъемность автомобиля.

4. Допускается ли буксировка прицепа автомобилем ВАЗ-2112? Отличается ли его прицепное устройство от «десятого»?

ВАЗ-2112, как и другие модели «десятого» семейства, можно эксплуатировать с прицепом без тормозов общей массой до 400 кг, а с тормозами – до 800 кг.

Серьезных отличий в конструкции прицепных устройств для автомобилей ВАЗ-2110 (оно же для ВАЗ-2111) и 2112 нет. Разница лишь в том, что у автомобиля ВАЗ-2112 задний свес короче, из-за чего корпус глушителя расположен ближе к заднему бамперу. В связи с этим у «двенадцатого» прицепного устройства более короткое крепление с левой стороны по ходу автомобиля (со стороны глушителя). Но такое отличие не мешает применять это прицепное устройство на автомобилях 2110 и 2111.

Поэтому, а также помня, что прицепные устройства выпускают разные изготовители, вопрос о совместимости прицепного устройства и кузова следует уточнять у продавца.

На ГАЗе:

ВЛАДИМИР ДАВЫДОВ отдел грузовых автомобилей (1):
ПЕТР КУРАКИН отдел двигателей (2);
ИВАН БОЛЬШАКОВ отдел электрооборудования (3);
ВИКТОР КАУНОВ отдел двигателей (4):
ВЛАДИМИР КИТАЕВ отдел кузовов легковых автомобилей (5).



1. По моим наблюдениям, рамы бортовых «газелей» недостаточно прочны: лопаются в шести местах – под всеми амортизаторами и под задним креплением кабины. Езжу аккуратно, больше 1.5 тонны не гружу. Собирается ли завод повысить прочность рамы?

Перед постановкой на производство рама автомобиля «Газель» прошла все необходимые испытания, в том числе эксплуатационные и ресурсные в составе автомобиля, а также испытания на прочность на специальных стендах. В начальный период эксплуатации отмечены случаи появления микротрещин в зоне крепления задних опор кабины. После внесения конструктивных изменений данный дефект был устранен, информации о поломках рамы на завод больше не поступало. Результаты периодических контрольных испытаний это подтверждают.

2. Прочитал об установке интеркулера на дизель «Штайр». У меня ГАЗ-3110 с мотором ГАЗ-560. Не можете ли вы вкратце рассказать, какие работы необходимы для этого? Или – кому лучше поручить переоборудование?

В настоящее время ОАО «ГАЗ» серийно не выпускает модификацию автомобиля ГАЗ-3110 (31105) с двигателем ГАЗ-5601 и охладителем наддувочного воздуха (интеркулером). Мы не рекомендуем самостоятельное переоборудование, поскольку это связано с получением и установкой оригинальных узлов и деталей (охладитель наддува, трубопроводы, кронштейны), абсолютно новой системы выпуска отработавших газов и перепрограммированием блока управления двигателем.

3. В мороз ниже минус 5°С двигатель ГАЗ-560 нормально работает минут 30–50, потом начинает дергаться и глохнет. При этом слышны щелчки реле топливного насоса. С чего начать поиск неисправности?

Вероятно, это дефект блока управления. Такой блок подлежит замене.

4. Горячий двигатель «Волги» ГАЗ-31029 с карбюратором К-151 плохо пускается, особенно в жару, холодный – без каких-либо проблем. Что может быть причиной?

Пуск «горячего» двигателя бывает затруднен ввиду засорения сливного трубопровода от карбюратора к топливному баку (наиболее вероятно засорение жиклера в тройнике на карбюраторе). Полезно также проверить производительность бензонасоса.

5. В багажнике «Волги» при поездках по сельским дорогам скапливается непомерное количество пыли. Никак не найду путей ее проникновения. Спасите!

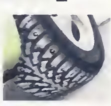
Путь проникновения пыли в багажное отделение известен – через уплотнитель крышки багажника. Прежде всего проверьте целостность уплотнителя: если он изношен или порван, его следует заменить. Если он цел, то, отрезав полоску бумаги шириной 20–25 мм и зажав ее между крышкой багажника и уплотнителем, попытайтесь вытянуть. Там, где она вытягивается, и находится неплотность. Устраните ее, приподняв уплотнитель. Проверьте весь периметр багажного отделения.

6. Возможно ли переоборудование цельнометаллического фургона ГАЗ-2752 в шестиместный ГАЗ-2217? Необходимо ли для этого разрешение завода-изготовителя?

Кузов автобуса ГАЗ-2217 значительно отличается от грузового фургона ГАЗ-2752 – прежде всего, усилителями настила пола и боковин, предназначенными для крепления сидений. Учитывая, что конструкция крепления сидений непосредственно влияет на безопасность пассажироперевозок и подтверждается сертификационными испытаниями, ГАЗ категорически возражает против переоборудования грузовых автофургонов в автобусы.

ТРИ ЗОЛОТЫХ КОЛЬЦА

Описанный в задаче каприз коробки передач наиболее полно и остроумно объяснил Алексей Николаев из Уфы. Мы награждаем его премией 6000 руб., а фирма «Нокиан» – комплектом зимних шин «Хаккапелита-4».



Само собой разумеется, ответивших – сотни. Многие до тонкостей знают устройство и работу коробки передач. Мы приятно удивлены! Вопреки досужим разговорам о снижении образовательного уровня, думающих автомобилистов гораздо больше, чем «наездников» за рулем. Хотя двое все же прислали нам не решения задачи (видно, с этим напряженка!), а советы заменить старый автомобиль иномаркой. Понятно, что такие письма читать неинтересно.

Напомним соль задачи. В ней три ключевых момента: первая передача с треском включалась на ходу, но на месте – нормально; во время движения настораживающего шума не было; иногда первая не включалась вовсе.

О чем это говорит? Поблагодарив авторов писем, отсеем те, в которых упоминаются неработающий привод сцепления, выскочившая демпферная пружина ведомого диска, покоробленный диск и тому подобные вещи, которые каждую (!) поездку превратили бы в пытку. Ведь была подсказка: сняв лючок, сцепления не увидишь.

Хозяин, конечно, понимал, что синхронизатор первой передачи не в порядке. Неспроста она легко включалась, только пока автомобиль стоит. Тут синхронизатор не требуется: если выжать сцепление – оба вала, соединяемые скользящей муфтой, неподвижны.

А вот на ходу – плохо. «Двойной выжим» дается не каждому. В теории все красиво и легко. Допустим, надо перейти со второй передачи на первую. Чтобы «вынуть» вторую, предстоит разгрузить трансмиссию, выжав (разъединив) сцепление. Обороты первичного вала увеличим, чтобы они соответствовали движению уже на первой передаче, – раза в полтора. Значит, отпускаем педаль сцепления, прибавив газу. А чтобы первая вошла без сильного скрежета, «отцепим» тяжеленный коленвал с маховиком от ведущей части трансмиссии, оставив только первичный и промежуточный валы коробки и диск сцепления. Значит, вторично выжимаем сцепление! Но обороты ведущей части начнут падать – и тут важно поймать то мгновение, когда первая войдет без скрежета. Навык нужен!

Что же нашел хозяин в недрах коробки передач? Очень многие полагают, что это обломки пружины синхронизатора, один из которых, попадая между торцем скользящей муфты и блокирующим кольцом, мешал включению первой передачи. Действительно, пружины порой ломаются. Но трудно представить, что пружина изредка куда-то «западает», а все остальное время обломки ведут себя тихо. Как правило, с ними в коробке начинается такой «концерт», что здравомыслящий человек дальше не поедет.

Другие авторы видят причину описанного каприза коробки в запредельном износе блокирующего кольца. По их мысли, такое при включении второй передачи заскочит за стопорное кольцо – и при попытке включить первую будет здесь цепляться. Правда, при этом конус блокирующего кольца центрируется по скользящей муфте и вряд ли оно будет клинить так, чтобы рычаг вообще не имел хода. Некоторые идут дальше: «…изношенное блокирующее кольцо проваливается между торцем ступицы муфты синхронизатора и стопорным кольцом»…

Вот это – едва ли! Откроем альбом с изображением коробки. Насколько же должно износиться блокирующее кольцо, чтобы выкинуть подобный фокус! Судя по соотношению диаметров – полностью, в пыль!

Есть и другие идеи – например, поломка блокирующего кольца пополам. Правда, автор не взялся описать дальнейшее поведение обломков: лопнуло – и все!

В коробке передач, как в автомате Калашникова, лишних деталей нет. И вообще деталей минимум. Но если автомобиль сменил нескольких хозяев-«рукодельников» и кто-то успел выкинуть обломки сломанной пружины, одна лишняя деталька останется – это упорная шайба пружины синхронизатора. Лишенная опоры – пружины, она дребезжит и от вибраций изнашивается, перемещаясь по валу все свободнее. Наконец, начнет перекашиваться и иногда клинить, мешая скользящей муфте включать передачу. Когда же машина окажется «носом вверх», шайба от вибраций гарантированно сползет вниз (назад) и первая передача войдет легко.

Все эти нюансы нам прекрасно изложил Алексей Николаев, за что и получит заслуженные награды. Редакция поздравляет его с победой в этом туре конкурса.



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЯ

ШАЛОВЛИВЫЕ

Да, они – ручонки подвели!

После чистки карбюратора машина отказалась ехать: дергается, чихает... Сняв крышку «Озона», я остолбенел: нет главных воздушных жиклеров! Забыл я о них – и потерял. До автомагазина путь неблизкий! Песни о том, как хорошо в пути без инструмента, – не про меня. В конце концов нашел решение... и поехал! Конечно, пару раз останавливался, регулировал, потом машина пошла лучше. С вами, разумеется, такое не случится! А все же подумайте, что в этой ситуации можно сделать?

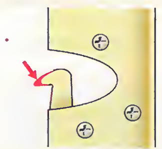
Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 декабря 2004 г. по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номер страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования и ИНН.

Отказ антиблокировочной системы тормозов на многих иномарках (как и на моем «Опеле-Вектра») чаще всего вызван неисправностью одного из датчиков оборотов передних колес. Узнав цену нового датчика ($120–150), хотел было просто отключить систему, но вскоре выяснил, что очень близкими электрическими и геометрическими параметрами обладает датчик положения коленвала от вазовской «десятки». Он стоит всего 100 руб. Поставил его, и вот уже 3000 км ABS работает отлично.

Д. ДЕМИДОВ,
С.-ПЕТЕРБУРГ

От отдела эксплуатации. Напоминаем, что по соображениям безопасности вмешательство в тормозную систему запрещено Правилами дорожного движения.

В «Шевроле-Ниве» выпуска 2003 года очень **туго открывались замки** задних дверей. Пришлось доработать их, подпилив клюв защелки, как показано на рисунке. Замки стали открываться мягко.



Доработка защелки замка в задней двери.

Ю. ВИНОКУРОВ,
ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛ., ТОТЬМА

Когда в «Жигулях» отказал стартер, точнее, тяговое реле, выяснилось, что обгорели головки контактных болтов. Новые, из купленного ремкомплекта, обгорели еще больше, буквально за несколько пусков. Оказалось, что они стальные с тонким медным покрытием, а не медные, как должно быть. На поиски нужных отправился с магнитом в руках – они не притягиваются. Нашел, установил – реле работает исправно довольно долго. Кстати, провод, идущий от замка зажигания, для надежности припаял к выводу реле, сняв наконечник.

В. КАДЫНИН,
ДЕР. АНДРЕЕВСКОЕ ИВАНОВСКОЙ ОБЛ.

Лучшим в этом номере признан совет Игоря СОКОЛОВА. Многие читатели предпочтут наклеить своими руками пленку, нежели обращаться в автосервис для окраски рамок.

Удостоверение водителя 3-го класса получил еще в 1953 году в школе ДОСААФ. Первым автомобилем, которым довелось управлять, был «Москвич-401». Затем служба в армии: там водил «Студебекер», ЗИС-5 и «Победу». После демобилизации продолжал работать шофером на ЗИЛ-164. Далее – институт, где получил специальность инженера-механика. С 1974 года связал свою судьбу с Волжским автомобильным заводом – там и проработал до ноября 2003 года.

Ныне личный автомобиль – ВАЗ-21074. Ремонтирую и обслуживаю его самостоятельно. Люблю путешествовать – объездил с семьей всю европейскую часть бывшего Союза. С 1959 по 1995 год выписывал журнал «За рулем», теперь покупаю в киоске. Все номера журнала бережно храню и с удовольствием перечитываю.

Автор лучшего совета получает от журнала премию 5000 рублей, а компания «Сорокинструмент®» вручает пластиковый лежак на колесиках, на котором удобно обслуживать автомобиль снизу.



В автомобилях **ВАЗа** (и других отечественных) **рамки дверей и стойки**, окрашенные в черный цвет, быстро облезают, что портит внешний вид. Я нашел простой, дешевый и достаточно долговечный способ ремонта: купил самоклеящуюся пленку черного цвета и аккуратно наклеил ее на «вороненые» наружные поверхности.

Вот уже три года на моей «Ладе-21074» рамки, обклеенные пленкой, имеют прекрасный вид. Они легко моются, отлично переносят морозы и жаркое солнце. Машина хранится на открытой стоянке.

Моему примеру последовали несколько товарищей, лишив маляров работы.

И. СОКОЛОВ, ТОЛЬЯТТИ

ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Хорошо окрасить рамки и стойки черной краской не так просто, как кажется. Чтобы они украшали машину, поверхности требуется очень хорошо подготовить и нанести краску распылителем. Эта работа занимает гораздо больше времени, чем оклейка пленкой, и требует навыка.

Схема включения сигнальной лампы: 1 – кнопка-выключатель аварийной сигнализации; 2 – соединительная колодка. Диоды любые низкочастотные (выпрямительные).

В автомобилях **ВАЗ** «десятого» семейства нередко **разрушается стартер** по вине замка зажигания, который не отключает его после пуска двигателя (об этом не раз писал ЗР).

Чтобы контролировать работу замка, я задействовал кнопку (точнее – ее лампу) включения аварийной сигнализации, как показано на рисунке. Добавленный провод от диода протянул в моторный отсек рядом с тросом сцепления и подсоединил к нижнему контактному болту тягового реле. Теперь в момент включения стартера лампа загорается, а когда начинает работать двигатель и ключ зажигания возвращается в положение I, лампа гаснет. Значит, стартер, как и положено, отключился от двигателя.

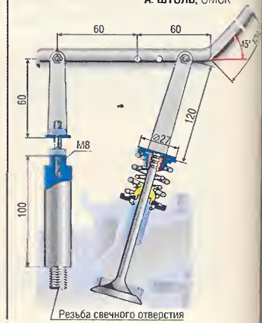
Влияния на работу аварийной сигнализации эта дополнительная функция не оказывает.

В. КАШИН,
СЫЗРАНЬ

При замене сальников клапанов в двигателях с четырьмя клапанами на цилиндр бывает трудно найти шпильку или резьбовое отверстие, чтобы «зацепить» рассухариватель. Однажды пришла мысль использовать отверстие... для свечи.

Приспособление, показанное на рисунке, применяю при ремонте моторов разных марок.

А. ШТОЛЬ, ОМСК



ЧТО ТАКОЕ НАСТОЯЩИЙ «НАРОДНЫЙ» СУД? ГДЕ ЖЕ НАХОДИТСЯ «МИР ИНОЙ»? ЧТО ТАКОЕ «ЗАПОРШ 965» И «ПОРШЕ 2110»? ИЗ КАКИХ УЗЛОВ МОЖНО СОБРАТЬ «РУССКИЙ ДЖИП»? ЗАХОДИТЕ В «ЗАРУЛЕВСКИЙ ПОЧТАМТ» - ПОГОВОРИМ...

В один будний день по одной из наших центральных улиц летела «восьмерка». И вдруг на глазах у мирно идущей толпы сбивает трех маленьких детей и резко останавливается. Выходит молодой человек – жутко пьяный! И что тогда началось... Толпа налетела на него и отдубасила этого «водилу» так, что милиционеры еле-еле вырвали его из рук взбесившихся граждан. При этом машина была перевернута и сильно исковеркана. Такой вот народный суд! Думаю, что больше он пьяным за руль не сядет. А дети, слава богу, все-таки остались живы...

НИКИТА ШАЛЬНЕВ, УЛЬЯНОВСК

К вам обращается заведующая библиотекой в/ч 09703 Болдырева О.П. Многолетняя помощь, которую вы нам оказываете, высылая благотворительный экземпляр вашего издания, не остается незамеченной и неоцененной. Наши читатели ценят ваше понимание той непростой ситуации, которая возникла в связи с отсутствием у Министерства обороны РФ средств на снабжение собственных библиотек. Ваш журнал заставляет думать, что мы не забыты! Ведь те, кто служит в Вооруженных Силах, нуждаются и в духовной пище... Не забывайте нашу скромную библиотеку, где так ждут каждый номер ЗР. С уважением, зав. библиотекой

О. БОЛДЫРЕВА.
164510, АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ, СЕВЕРОДВИНСК, В/Ч 09703

На фото – мой сын и соседский «Москвич», который старше Володи втрое. Не знаю, сколько таких автомобилей колесит по стране, но в нашем городе на 50 тысяч жителей он всего один. А работает – просто ласточка! Если поместите фото, то для сына это будет такой сюрприз...

Е.В. СОБОЛЕВА, ИРКУТСКАЯ ОБЛ.




ДМИТРИЙ КОЧЕТКОВ
УЛЬЯНОВСК

МЕЧТА ПО ИМЕНИ «КАРИНА»

По телевизору часто мелькает реклама автомобилей «Тойота» – мол, «Управляй мечтой!». Каждый раз, когда смотрю эту рекламу, то ностальгически вспоминаю свою «Карину-2». И даже сейчас, когда год как простился с этим автомобилем, всегда вспоминаю о нем с теплой грустью – расставаться с мечтой очень непросто.

Первый раз увидел «Карину», когда на ней приехал мой друг. Видок был неважный – правая сторона была восстановлена после аварии, причем кое-как. В общем, первое впечатление – не очень, да и дело шло к зиме – друг поставил ее до весны в гараж. И я как-то забыл про существование этого автомобиля, но в середине апреля снова его увидел. Внешне он явно преобразился в лучшую сторону и стал очень даже ничего: у меня понемногу начал просыпаться интерес. Тем более что друг, ранее ездивший, как и я, на «шестерке», уверял, что разница между ВАЗом и «Тойотой» просто колоссальная. Очень захотелось проехаться самому – проехал. И вскоре... купил!

Когда я впервые сел за руль этой «Тойоты», то самое первое, что запомнилось и вызвало море эмоций – это коробка передач с такими мягкими и легкими ходами... А еще – тормоза: просто нет слов. Все мягкое – никаких усилий. Руль с гидроусилителем крутится легко. Поразила динамика разгона автомобиля – после «шестерки» это просто ракета. Короче, день за днем открывал в «Тойоте» для себя что-то новое, а вывод был очевиден – это автомобиль, созданный для человека. Во всем чувствуется, что конструкторы думали о водителе и пассажирах, даже вся «мелочевка» сделана добротно и с умом. Переключатели указателя поворота и управления стеклоочистителем включаются одним пальцем – при этом совсем не обязательно отрывать руку от руля. А если вы забыли выключить ближний свет или габаритные фонари, то нудно начинает жужжать зуммер. Заводится – с первого раза, максимум со второго. Только один раз, в 30-градусный мороз, пришел в гараж, а стартер не крутится – сел аккумулятор, за которым я вообще не следил. Приобрел новый, и «Тойота» снова ожила, снова заводится при первом повороте ключа.

Про зимнюю эксплуатацию хочу рассказать отдельно. Отопитель в машине отличный – через несколько минут после включения салон в считанные минуты наполняется теплым воздухом. В машине изначально не работал обогрев заднего стекла, но потоки

Понравился очерк «Мир иной» в ЗР, 2004, № 7 – в тех маленьких городах я жил и работал более десяти лет. Я историк, закончил университет – с 1996 года стал продавцом в маленьком автомагазине в городе Кохма на дороге из Иванова в Нижний. Протянутых маленьких ладоней видел немало, но в Москве их не меньше, а по размеру они больше. И этот мир тоже всегда был иным.

Ивановский промышленный район волевым решением партии стал текстильным центром, но в начале 90-х производство упразднили. Людям остались красивые ландшафты и множество зданий в стиле конструктивизма. В Шуе сохранились весы для взвешивания возов с сеном – наверное, единственные в России. При этом наше правительство с 9-00 до 21-00 отключает в подобных местах электроэнергию, а еще случают-

теплого воздуха так циркулировали по салону, что потом выяснилось: обогрев не нужен, стекло оттаивало и без него.

Еще у «Тойоты» очень большой и вместительный багажник. А если не хватает и этого объема, то можно сложить спинки задних сидений и тогда влезет даже крупногабаритный груз. Так во время ремонта квартиры мы с «Кариной» вывозили старые двери – и ничего, справились. А из стандартных мелочей отмечу стеклоподъемники передних и задних дверей, велюровый салон, четыре подголовника, центральный замок.

Одним словом, хороший и добротный автомобиль – однако для справедливости упомяну и то, что не совсем устраивало. Расход топлива в городском цикле около 10 литров – многовато (хорошо, что можно было заливать «92-й» бензин). Дорожный просвет – как у «шестерки», но из-за того, что «Карина» длиннее, очень часто цеплял днищем различные неровности. А когда решил поставить легкосплавные диски, то оказалось, что это тоже непросто: типоразмер у «Тойоты» такой, что нечасто встречается в наших магазинах.

Множество хозяев, плохой уход и активная эксплуатация автомобиля, помноженные на серьезную аварию, сделали свое дело – некоторые узлы потребовали замены. И тут мне пришлось столкнуться с тем, что в городе очень непросто найти нужные запчасти для моего автомобиля. Цены высокие, а детали приходилось заказывать и ждать несколько дней. Оригинальные тойотовские запчасти стоили дороже – неоригинальные, конечно, подешевле, но их ресурс был значительно ниже. Однако положительных моментов было все-таки больше!

Все когда-то кончается – мы расстались. Но недавно еду по центру города и вдруг на встречной полосе увидел «свою Карину»! Что-то екнуло внутри, снова вспомнил ее добрым словом... Потому что рекламщики попали в точку: управлять «Тойотой» – это управлять мечтой.

ся выборы и дефолты... Покупатели же – редки. Друг Саня случайно стал обладателем партии коренных вкладышей для вазовского двигателя, так он ее реализовал... где? Правильно – в «Мире ином», только для нас это – Москва! Иная жизнь в российском центре, потусторонняя...

А когда становится совсем грустно, я смотрю комедии Гайдая и «Семнадцать мгновений весны»...

МИХАИЛ, КОХМА



Как заядлый автолюбитель не могу не поделиться гордостью за свое детище – ГАЗ-69, собранный «с миру по нитке». Кузов – на раме УАЗ-469, капот и облицовка – урезанные от ЗИЛ-131, двигатель – ГАЗ-24, блок-фары – ГАЗ-3102, рамка и лобовое стекло – от «Нивы», крыша и двери – доработанные от РАФ, передние сиденья – от «Линкольна», задние – откидные коридорные из пассажирского вагона, передняя панель – от «Тойоты», рулевая колонка – от БМВ. А бамперы – самодельные (металл 4 мм). Как вам такой наборчик? С уважением,

ВЛАДИМИР АТАЯН,
РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



Много писать не хочется – все и так видно. Потратили мы «всего» два года – теперь вот катаемся в свое удовольствие и на радость окружающим. Ведь ни у кого эта машинка не вызывает ни зависти, ни злобы – только хорошее настроение и улыбку. Делал наш «Запорш 965» мой отец, тоже Дюкарев Олег. На следующий год получу права и обязательно поеду на нем куда-нибудь отдыхать – будьте уверены, доеду! С уважением к вашему журналу (выписываем с 1984 года),

ДЮКАРЕВ ОЛЕГ, ОРСК

Очень заинтересовал проект ЗР «Наша марка». Чудес не произошло: «Волгу», как всегда, никто хвалить не собирался. Но, прочитав статью «Первая кровь» (ЗР, 2004, № 6), не поверил своим глазам... Нет, я, конечно, и так знал, что моя «волжанка» – шустрая и маневренная (к сожалению, только эксперты ЗР об этом не догадываются), но чтобы такие показания в вашем «провазовском» журнале... Эта «неповоротливая, тяжелая, медленная баржа» – так с вашей подачи считает 90% автолюбителей! – просто взяла и «сделала» по всем статьям «порше 2110» отечественного производства. И тормозной путь практически тот же – это при такой разнице в массе! Но об этом – ни слова комментариев, тишина! Впрочем, я вообще удивляюсь, как вы эти данные опубликовали – прозевали, что ли... И еще – почему у «Волги» из этого пробега какие-то вибрации на руле? У меня-то их нет! С уважением,

АНДРЕЙ, МОСКВА

ПО НОЯБРЬСКОМУ ПОЧТАМТУ ВМЕСТЕ С ВАМИ БРОДИЛ **МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН**

P.S. *«Зарулевцы»! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.*

Самый ранний и самый редкий ныне «Шевроле-Корвет» 1953 года.

ТРИУМФ НЕУДАЧНИКА

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Сегодня он – один из символов автомобильной Америки, кумир миллионов. И все это благодаря громким спортивным победам в известных американских гонках, незаурядному дизайну, выдающимся техническим возможностям. Но ничего этого могло и не быть: летом 1954 года руководство «Дженерал моторс» всерьез намеревалось закрыть проект, не приносивший ни денег, ни славы.

Что и говорить, жизнь «Корвета» начиналась на редкость неудачно. А кашу заварил Харли Эрл – дизайнер, чьи работы, начиная с конца 1920-х, во многом определяли стиль американских автомобилей.

В сентябре 1951-го Эрл посетил гонки в Уоткинс-Глен, где увидел немало европейских машин, тогда довольно редких в США. Именно они, «ягуары», «феррари» и «альфа-ромео», вдохновили маэстро заняться спортивным родстером. Причем необычным – со стеклопластиковыми панелями кузова. В те годы мир как раз начинал бредить новыми синтетическими материалами, а в автомобилестроении до поры до времени их применяли не очень широко. Смелые идеи Эрла укрепила выставка пластмасс, прошедшая в марте 1952 года в Филадельфии. Кому же, как ни лидеру Большой тройки, браться за новое дело?

Второго июня 1952-го высочайшее руководство – президент «Джи-Эм» Чарльз Вильсон и генеральный менеджер «Шевроле» Томас Киттинг дали проекту зеленую улицу. Прототип родстера планировали подготовить всего за полгода – к знаменитой в США выставке «Моторама» 1953-го. Ему присвоили кодовое название «Опель-спортс кар», возможно потому, что родстер, по понятиям американцев, был чрезвычайно компактен (длиной чуть больше 4,6 м). А кроме того, руководство «Джи-Эм», опасаясь «фордовских» конкурентов, максимально засекречивало работы.

В июле 1952-го «Джи-Эм» заказал пластмассовые детали, осенью первый прототип вышел на испытания, а уже 10 ноября на фирменном полигоне в Мичигане, близ Милфорда, попал в аварию. Незапланированный крэш-тест подтвердил жизнеспособность пластика. Как бы там ни было, но 22 декабря выставочный образец, стоивший примерно 60 тысяч долларов (огромные для тех лет деньги) был готов. 12 января 1953-го машину, сделав мелкие замечания, благословило руководство, а за день до открытия выставки «Шевроле-Корвет» показали прессе в Нью-Йорке.



«Корвет» стал первым в мире серийным автомобилем, у которого большинство деталей кузова были из пластика.

С 1953-го передвижная выставка «Моторама» превратилась в фирменное шоу «Дженерал моторс» (раньше в ней участвовали и другие компании), но интерес публики к ней по-прежнему был огромен. Зрители, однако, были не в восторге от «Корвета». Уж очень необычный: маленький, без крыши (даже мягкой) и к тому же без боковых стекол. Остряки назвали машину пародией на европейские родстеры. Ведь и мотор был не слишком мощный: рядная «шестерка» с тремя карбюраторами развивала 150 л. с. Коробка передач – автоматическая двухступенчатая: для истинных ценителей спорткаров просто смешно.

Пока «Моторама» путешествовала по США – Флорида, Чикаго, Сан-Франциско, Даллас, – руководство «Джи-Эм» решало судьбу машины. Хотели отказаться от пластика, но создатели «Корвета» отстояли необычный материал, и 29 июня 1953-го в городке Флинт заработала небольшая сборочная линия. Автомобиль пустили в продажу по три с лишним тысячи долларов. Вовсе не дешево – немногим больше тогда стоил комфортабельный, с мотором V8 двухдверный «Кадиллак-62». Не мудрено, что к сентябрю продали всего 50 «корветов».

Привлечь публику к новинке решили, как водится, с помощью журналистов. На полигоне концерна собрали 50 акул пера, предоставив им для тест-драйва 14 новеньких с иголочки родстеров. Не сработало: кто-то из «борзописцев» наградил машину слоганом – More show than go (выглядит лучше, чем ездит). Обидно, но конструкторы и сами понимали: автомобилю нужен другой мотор. Попутно стали облагораживать и кузов.

Перед самым рождеством 1953-го производство «корветов» перевели на более мощный завод в Сент-Луис, а 31 декабря отчитались о годовых продажах… всего 183 автомобилей.

Двадцатого января 1954-го на очередной «Мотораме» показали скроенный из «Корвета» концепт «Шевроле-Номад» с кузовом универсал и мотором увеличенной на… 5 л. с. мощности. Правда, рядом красовался прототип с V8, увы, не готовым к серийному производству. А уже через месяц на салоне в Детройте конкуренты представили «Форд-Тандерберд». Прямой конкурент «Корвета» был комфортабельней, с более традиционным для американских машин кузовом и восьмицилиндровым мотором.

Руководство «Джи-Эм» вновь привлекло для рекламы журналистов – их свозили на завод в Сент-Луис, способный выдавать до 50 родстеров в день. Опрятное производство, вполне современный конвейер… Увы, вскоре его на несколько недель остановили – не было заказов. Из 3600 выпущенных «корветов» 1000 пылилась на складе. А в это время «Форд» едва успевал выполнять первые 4000 заказов на «Тандерберд». Вот тогда-то руководство «Джи-Эм» и решило закрыть неудачный проект.



Версия конца 1950-х наконец-то принесла фирме прибыль и успех.

Правда, в США уже появился клуб поклонников «корветов», и одним из покупателей стал наследник шведского престола принц Бертил. Для маркетологов и экономистов это было, конечно, слабым утешением, но те, кто работал над машиной, твердо верил в нее и, что не менее важно, умел убеждать: «Корвет» не похоронили.

Весной 1955-го, когда уже вовсю шли работы над моделью 1956 года, «корветы» выставили на гонки, которых в Штатах великое множество. Именно на спортивной трассе обкатали мотор V8. Родстер разогнался до 163 миль/ч (260 км/ч) при проектных ста пятидесяти. Для продажи готовили две версии агрегата – 210 и 225 л. с.

Спортивные успехи, пусть в основном и местного масштаба, начали подогревать интерес к машине. Серийная версия 1956-го обрела заметно измененный кузов, а с весны 1957-го можно было купить модификацию с четырехступенчатой механической коробкой передач. В общем, «Корвет» наконец-то превращался в настоящий спортивный автомобиль.

В 1958 году было продано 9168 машин. Для отделения «Шевроле», производившего более 1,5 миллиона автомобилей в год, это была капля, но «Корвет» получил-таки признание покупателей и впервые через пять лет (!) после дебюта даже принес прибыль.

С тех пор в истории модели перелистано немало славных страниц. В 1960-м, например, два «корвета» заняли 8-е и 9-е места в престижнейших 24-часовых гонках в Ле-Мане. Весьма высокий результат с учетом количества и состава участников. В 1963-м дебютировал «Шевроле-Корвет Стинг Рэй», окончательно завоевавший сердца американцев. Дебют шестого поколения прославленной модели прошел в январе 2004-го с шумным успехом…

Вы уже угадали, какой из «корветов» нынче наиболее почитаем коллекционерами? Конечно, тот самый – первый. Он самый редкий, ведь в первой половине 1950-х на него был очень низкий спрос. Но без этого неудачника позже не пришел бы громкий успех. □



Модернизированный «Корвет» предлагали и с жесткой крышей.

МАЛАХИТОВАЯ ШКАТУЛКА

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Старая солидная мебель того времени, когда шкафы и столы верой и правдой служили нескольким поколениям. В углу – кульман, на ватмане контуры будущего автомобиля. На тумбочке – макет еще довоенного КИМ-10, а у противоположной стены главный герой – новый с иголочки фургончик «Москвич-400-422». Первый прототип?

С тех пор как он появился, минуло более полувека. А вернуться в те годы, когда на заводе малолитражных автомобилей рождались первые «москвичи», вдохнуть воздух той ушедшей эпохи помог стенд московского Музея экипажей и автомобилей с интерьером заводского КБ – небольшая часть «Олдтаймер-галереи» Ильи Сорокина.

Выставка проходила в рамках мотор-шоу МИМС-

Редчайший «Москвич-400-422» – пример высококлассной реставрации российских мастеров. С 1949 по 1956 год МЗМА построил около 11 тысяч фургончиков с деревянными деталями кузова.



Музей бронетанкового вооружения и техники из подмосковной Кубинки привез плавающий бронеавтомобиль ПБ-4. В 1933–1935 гг. такие машины в очень небольших количествах строил Ижорский завод.



Мастерская «Лебедев Эксклюзив» представила ДКВ-F8. После войны таких машин в СССР было немало, некоторые даже служили в такси. Двигатель – двухтактный 20-сильный, некоторые детали кузова – из фанеры и кожзаменителя.



Британский «Эм-Джи-Эй» (MGA) 1958 года. Элегантные родстеры с 1,5-литровым 72-сильным мотором в 1950-х были очень популярны у плейбоев и гонщиков-любителей.



Ветеран Второй мировой – знаменитый «Виллис-МВ». По официальной статистике в СССР поставили более 50 тысяч надежных 54-сильных машин.

«Альфа-Ромео 8С 2900 В» с кузовом фирмы «Туринг» представил «Клуб кабриолетов и родстеров». В конце 1930-х на гоночные версии модели 8С 2900, которые участвовали, в частности, в знаменитых 1000-мильных пробегах «Милле-Милья», ставили моторы с компрессором мощностью до 180 л. с.

2004. Небольшие, со вкусом оформленные экспозиции, книги (каталог деталей «Победы» мирно соседствует с богатыми современными изданиями), масштабные модели, запчасти. Из этого радиоприемника хозяин огромного американского «крейсера» несколько десятилетий назад впервые услышал голос малоизвестного парня по имени Элвис Пресли. А примерно такой аппарат упоминал в «Семнадцати мгновениях весны» Юлиан Семенов. Помните, как Штирлиц и пастор Шлаг, направляясь в «Мерседесе» к швейцарской границе, говорили об Эдит Пиаф?

Автомобилей в павильоне и на открытых площадках сравнительно немного, но их происхождение – США, Япония и так далее, возраст – от «сорока и старше» (некоторым перевалило за 70!) вызывают уважение, тем более, что состояние большинства экспонатов в полном смысле слова – выставочное.

Прекрасная работа реставрационной мастерской «Техноклассика» – кабриолет «Мерседес-Бенц 290» 1935 года с шестицилиндровым 65-сильным мотором.



Неотреставрированный, зато очень редкий и дорогой «Мерседес-Бенц 540K» из «Ломаковского автомузея». С включенным компрессором восьмицилиндровый мотор развивал 180 л. с. Всего было выпущено около 450 машин с разными кузовами.



Советский ЗИЛ-117ВЕ с 300-сильным двигателем, экранированным электрооборудованием и убирающимся тентом с электроприводом. Говорят, этот автомобиль привезли с дачи Л.И. Брежнева в Сочи.

Такими раритетами не стыдно украсить не только МИМС, но и куда более известные автосалоны. Предоставлять площадь историческим экспозициям организаторы престижных зарубежных мотор-шоу давно считают хорошим тоном. Впрочем, даже и на специализированных выставках «старьевщиков» – парижской «Ретромобиль» или эссенской «Техноклассике» иные стенды российских коллекционеров и реставраторов совсем не потеряются.

Масштабы, конечно, пока не те. Автомобилей, запчастей, книг пока еще немного. Кстати, последние стоят в России раза в полтора дороже, чем в Германии. Но главное все же не это: организаторы и участники российской экспозиции уже уловили стиль и дух настоящих ретровыставок. Во время работы МИМС не раз приходилось слышать: «Я вообще-то не большой поклонник старых автомобилей, но этот павильон едва ли не самый интересный». Справедливый укор современной части мотор-шоу и не менее справедливая похвала «Олдтаймер-галерее».

Наверное, со временем экспозиции новых авто в России будут делать с такой же фантазией и вкусом. А может, некоторыми новыми машинами, выставленными на Мотор-шоу 2004, лет через сорок коллекционеры будут пополнять свои собрания... □

Очень необычный экспонат – «скелет» «Чайки» ГАЗ-13 показала мастерская «Лебедев Эксклюзив».

В ГОСТЯХ У «ХОНДЫ»



http://www.hondamotor.ru

К счастью, с каждым годом все больше соотечественников могут позволить себе выбирать машину, пусть и подержанную, не только умом, но и сердцем. А о любимых можно думать, заботиться или говорить бесконечно. В этом нетрудно убедиться, заглянув на страницу российского клуба поклонников автомобилей «Хонда». Сайт встречает обзором новостей, связанных с этим именем. Ознакомившись с ними, посетители странички могут «разбрестись» по разделам.

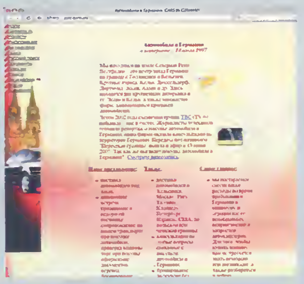
Завсегдатаи сайта отправляются в форум, дабы разрешить очередной технический ребус, поделиться опытом эксплуатации или просто пообщаться, поболтав на самые разные темы.

Наиболее ценную информацию, как для бывалых «хондоводов», так и для новичков, содержит, пожалуй, рубрика «В помощь владельцам», в частности главка с координатами станций техобслуживания и магазинов запчастей. Кстати, напротив многих адресов есть отзывы посетителей.

Многих наверняка заинтересует кладезь специфических данных: маркировка свечей и приводных ремней для конкретных моделей двигателей, параметры дисков и шин, электрические схемы и многое другое, что необходимо для ремонта и ухода за машиной.

Пожалуй, этот сайт можно рекомендовать и тем, кто пока лишь задумывается о покупке авто или уже подыскивает именно «Хонду». Обширная виртуальная библиотека хранит опыт владельцев той или иной модели, часто приправленный юмором или сдобренный порцией арифметических выкладок по содержанию авто. И напоследок не забудьте почитать о системе газораспределения VTEC – визитной карточке моторов «Хонда». На всякий случай. Без этих знаний в «хондоводы» не примут…

ЗА ПОКУПКАМИ!



http://auto.germany.ru

Нет, не в ближайший супермаркет. Вместо этого отправимся… за границу. За автомобилем. Для начала хотя бы виртуально. Несмотря на то что таможенная политика государства в отношении подержанных иномарок в последние годы все менее благосклонна, желающих пригнать авто из Европы не намного меньше.

Пару кликов «мышкой», и мы на просторах портала «Автомобиль в Германии», существующего с 1997 года. Конечно же, этот сайт создан, в первую очередь, чтобы привлечь тех, кто готов оплатить доставку приглянувшегося авто. Но не только. «Эта страничка – не что иное, как детальная инструкция по покупке автомобиля в Германии. Она будет полезна не только тем, кто собирается сюда впервые, но и тем, кто здесь живет уже не один год», – утверждают создатели сайта. От себя добавлю: много любопытного здесь и просто о жизни в Германии.

Например, оказывается, самый популярный местный «фаст-фуд» – турецкий кебаб стоит 3–4 евро. а жареная колбаска «братвурст» – 2–3 евро. Самый дешевый ночлег – в молодежном «югендхерберге». Он обойдется 20 евро в сутки, тогда как номер в трехзвездочной гостинице тянет уже на 60 евро. За «дневной» проездной билет на все виды транспорта придется раскошелиться на 5 евро или заплатить штраф 30 евро.

Если проблема с ночлегом, питанием и передвижением решена, пора приступать к поискам машины. На сайте подробно объясняют, в чем отличия покупки авто на самом крупном в Германии, да и всей Европе, рынке в городе Эссен. автомагазинах или по объявлениям в газетах.

На этой страничке научат также правильно оформить документы, необходимые для передвижения по Европе и пересечения границ, дадут телефоны экстренных служб и расскажут, как следует вести себя в сложных ситуациях. Все поняли? Тогда – вперед, навстречу приключениям и вожделенному авто!

БУКВА ЗАКОНА

http://autoru2000.narod.ru

Пока по дорогам ездят автомобили, вдоль дорог будут стоять работники ГАИ. А значит, спорных ситуаций не избежать. Официальные сайты, что вполне естественно, представляют лишь сторону властей. На этой страничке высказываются рядовые автолюбители.

В каких случаях вас или вашу машину могут задержать? Что делать, если с вашего автомобиля украли номера или их снял участковый? Как восстановить потерянные «права»? К счастью, такие случаи для большинства из нас относятся к разряду форс-мажора. Но есть и более актуальные ситуации.

Скажем, вы хотите выписать доверенность на машину? Бланки едва ли не на все случаи жизни можно найти в разделе «Образцы документов». Здесь и расписки, и бланки исков на возмещения ущерба после ДТП. Не помешает. распечатав, положить в «бардачок» и таблицу нарушений с суммами причитающихся за них штрафов.

Заодно можно узнать, какое наказание предусмотрено за неуплату штрафа, а также имеете ли вы право оплатить его на месте.

Даже если у вас еще нет автомобиля, полезной информации, которая позволит сэкономить массу времени, на сайте предостаточно. Начать можно с азов – правил дорожного движения и порядка сдачи экзаменов на «права».

Вам подскажут. как оформить договор купли-продажи. нужно ли вторично проходить техосмотр, если это уже сделал предыдущий владелец машины. В общем, этот сайт вполне можно окрестить «курсом выживания для российского автолюбителя». Проверено на собственном опыте.

По Сети бродил **МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ**

Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.

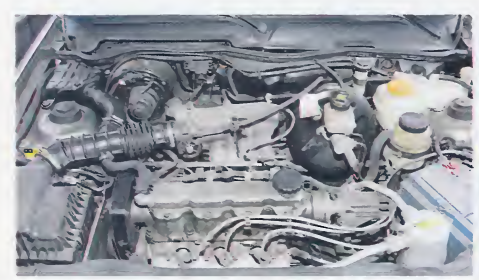
«Нексия» после рестайлинга: изменились молдинги, облицовка рамки радиатора, сиденья.

РАБОЧАЯ ЛОШАДКА

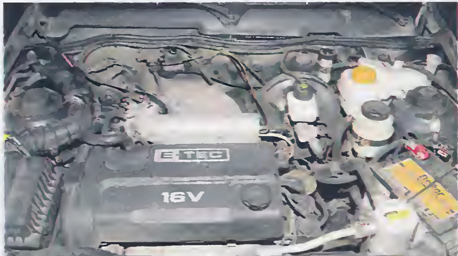
АНАТОЛИЙ СУХОВ

Верить или нет в переселение душ – вопрос давно решенный в автомобильном мире. То одна, то другая устаревшая модель обретает вторую жизнь с прежними формами, но с новой начинкой и под другим именем. Так появилась и «Нексия» – реплика некогда популярного «Опеля-Кадет» образца 1984-го. Эта модель стала первенцем «Дэу» и, безусловно, ее удачей. Поэтому с появлением в Европе «Астры» корейцы не стали расставаться с «Кадетом», а после небольшой модернизации переименовали его в «Рейсер», «Сиело» и «Нексию». На российский рынок «Нексия» по-настоящему пришла в 1997 году, когда в жиденький ручеек корейских машин влился мощный поток авто из Узбекистана. Собирали их и в Ростове, но уже в 1998 году производство свернули: «узбечки» одолели ценой.

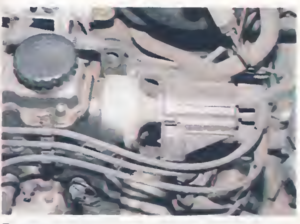
Качество корейских машин, особенно вначале, было заметно выше узбекских (ЗР, 1997, № 8, с. 48). Хвалили ростовскую сборку, которую, впрочем, и сборкой-то назвать трудно – из Кореи привозили почти готовые машины. Сегодняшняя «Нексия» слегка принарядилась (см. Историю модели) и оставила единственное гражданство – узбекское. Комплектаций по-прежнему две – GL и GLE. В первой нет гидроусилителя руля, тахометра, а стеклоподъемники дверей – механические. GLE предусматривает четыре электростеклоподъемника, ГУР, тахометр. Кондиционер предлагается и в той, и в другой комплектации, но в GL его заказывают редко. Бамперы в цвет кузова, как и некрашеные, встречаются и в GL, и в GLE, а вот люк устанавливают только на сервисе. Подушками безопасности, ABS и автоматическими коробками передач узбекские машины не оснащали.



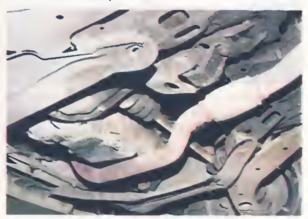
Одновальный двигатель – самый распространенный в России. Удобный в обслуживании, надежный и всеядный.



Двухвальный мотор выигрывает у одновального почти по всем показателям, включая надежность, но примерно на $350 дороже.



В дальнюю поездку захватите распределитель зажигания (в нем находятся также магнитоэлектрический датчик и коммутатор) – он не отличается надежностью. Ремонтировать распределитель лучше на фирменном сервисе.



Одновальный двигатель со штампованным стальным поддоном не очень боится ударов, а вот алюминиевый картер двухвального лучше защитить. Сильфон в системе выпуска тоже может не выдержать контактов с препятствием.



Фишки с проводами под разный бензин. При покупке автомобиля проверьте разъем «октан-корректора» – он под накладкой правой боковины салона. Для АИ-92 фишка не нужна.



Номер двигателя выбит на наклонном приливе блока рядом с масляным щупом. Защитить его от коррозии поможет термостойкий антигравийный препарат, иначе через два-три года разобрать цифры будет нелегко.

За семь лет «Нексия» стала в России действительно народным автомобилем. Подержанные машины – прямой конкурент «Жигулям»: экземпляры 1999 года в хорошем состоянии предлагают дешевле $5000. Выбирают «Нексию» не за красивые глаза: она не очень современна, не слишком проворна, зато удобна и надежна, словом – рабочая лошадка.

РАСПРЕДЕЛЕННЫЙ МОНОВПРЫСК

До недавнего времени российскому рынку предназначался лишь полуторалитровый одновальный мотор G15MF – близнец «опелевского». На смену карбюратору пришел распределенный впрыск, но своеобразный: форсунки «Нексии» включаются одновременно.

Поначалу эти моторы выпускали без нейтрализатора и лямбда-зонда. Состав смеси у них регулируется как на старых «десятках» – потенциометром, находящимся на правой арке за корпусом воздушного фильтра. Если непрогретая машина разгоняется с провалом, первым делом проверьте содержание CO – на заводе его, как правило, занижают до предела, поэтому уже небольшое обогащение смеси зачастую исправляет поведение автомобиля. Новые «нексии» с полноценной обратной связью, рассчитанные на неэтилированный бензин, не нуждаются в регулировке системы управления, кроме установки начального угла опережения зажигания и переключателя вида топлива – о последнем чуть ниже.

После рестайлинга (см. Историю модели) часть узбекских машин стали комплектовать шестнадцатиклапанным двухвальным двигателем A15MF (раньше такой встречался только на «корейцах»). По сравнению с G15MF изменений немного – головка, привод ГРМ, система зажигания. Последняя стала надежнее. У восьмиклапанника слабым местом был распределитель с магнитоэлектрическим датчиком и коммутатором – отпаивались контакты датчика, а ремонт помогал лишь на время. Здесь распределитель упразднен – катушка стала двухвыводной, а датчик переселился к шкиву коленвала. В остальном система управления обоих двигателей работает без нареканий, особенно на машинах с пробегом: на новых иногда отказывает датчик скорости, не пройдя и 10 тыс. км (при этом поднимаются обороты холостого хода). Датчик меняют. Если в «инкубационный период» неисправность не повторится, жить ему долго.

Немного «поджав» шестнадцатиклапанник, конструкторы все же сохранили всеядность – сильную сторону «Нексии». Система управления обоих двига-

телей обходится без датчика детонации, но имеет переключатель октанового числа бензина. Переставляя проводки, можно выбрать любой из четырех вариантов – топливо с ОЧ 83, 87, 92 или 95 (по исследовательскому методу). Так что переварит «Нексия» и А-76: его ОЧИ – около 82.

А вот на масле экономить не стоит: мотор отблагодарит за это долгой – более 300 тыс. км – службой. Правда, после 200 тыс. км может несколько возрасти его расход – начинает сказываться износ колец и направляющих втулок клапанов. Обычно к этому же времени пора заменить маслосъемные колпачки. Если на 100 км уходит более 0,7 л масла – пора в ремонт. В целом «Нексия» не отличается масляным аппетитом, но у одновального двигателя часть смазки выходит «с потом». Самое заметное место – прокладка клапанной крышки. Не пытайтесь тянуть ее болты – только сломаете детали. Лучший способ – сменить прокладку. Не столь заметна течь из-под прокладок поддона картера, хотя она обычно сильнее. На современных машинах вместо сэндвича из прокладок – слой герметика, и масло больше не течет.

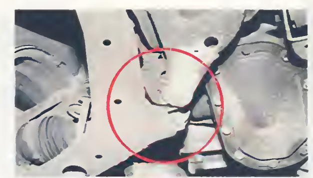
Зазоры ГРМ на обоих моторах в регулировке не нуждаются – поддерживаются гидрокомпенсаторами. Ремень меняют каждые 60 тыс. км вместе с натяжителем (на A15MF также меняют обводной ролик). Обрыв не всегда приводит к встрече клапанов с поршнями, но на высоких оборотах неприятности гарантированы. При замене требуется точная регулировка натяжения (для этого сдвигают помпу), поэтому без специальных знаний за нее лучше не браться. Сама помпа не всегда доживает до второй смены ремня, поэтому при малейшей течи или дефекте подшипника замените и ее. Вернее всего приканчивает помпу перетянутый ремень: в этом случае она может не протянуть и 10 тыс. км.

Чтобы система питания работала безотказно, ей придется уделять немного внимания. Не забывайте менять топливный фильтр, желательно при каждом ТО (10 тыс. км). Если им долго не занимались, резьба наверняка закисла. А повреждения гаек и штуцеров магистралей чреваты простоем и дополнительными расходами, особенно после попыток открутить ключом «на 17» гайки «на 16». При ежегодных пробегах менее 10 тыс. км защитите резьбу антикором. То же относится и к крепежу датчика уровня топлива. Не открутите – придется менять бак. Полезно также защитить проводку возле датчика и бензонасоса, для этого подойдут термоусадочные кембрики или прочный антикор.

КОВАРНАЯ ПЕТЛЯ

Коробку передач «УзДэу» предлагает в единственном варианте – механическую пятиступенчатую. Хотя на родине есть «нексии» и с четырехступенчатой МКП, и с простеньким трехступенчатым «автоматом», от экзотики лучше воздержаться – как их здесь ремонтировать? Даже у дилеров ни опыта, ни литературы по ним нет, не говоря о запчастях. Впрочем, от добра добра не ищут: «пятиступка» зарекомендовала себя с лучшей стороны, лишь к 150–170 тыс. км придется поменять «вертолет» – втулки и тяги привода в сборе. Масло в КП залито на весь срок службы.

Тросовый привод сцепления можно встретить лишь на старых машинах. Его давно заменила гидравлика – с ней узел безотказно служит около 200 тыс. км. Надежен и сам привод. Трос же нередко разлохмачивался, заедал, прогрызал до металла втулку в моторном щите – соответственно возрастало и усилие на педали. Чтобы этого не происходило, необходимо сохранять заводскую укладку его петли, обя-



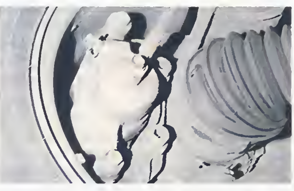
При сильных ударах переднее крепление рычага к кузову может не выдержать.



Слабое место задней подвески – пружины. Для любителей грузовых перевозок подойдут от «Эсперо». Обязательно защитите резьбу топливного фильтра (в кружке), иначе придется менять магистрали.



Старый тормозной механизм переднего колеса не отличался надежностью – закисали направляющие.



Новый, от «Дэу-Ланос», от этих проблем избавлен. Подойдет он и на старые машины.

Задние тормоза нуждаются в регулярной очистке, а механизм автоподвода колодок – в проверке работоспособности.



ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, $
Ремень ГРМ с роликами (G15MF/A15MF)	56/109
Помпа	40
Прокладка клапанной крышки (G15MF)	5
Распределитель зажигания (G15MF)	95
Топливный фильтр	8
Комплект сцепления	93
Комплект тяг и втулок КП	28
Передние/задние тормозные колодки (комплект)	23/27
Передний тормозной механизм (старый/новый)	70/93
Рулевая рейка с ГУРом/без ГУРа	420/170
Наружный наконечник рулевой тяги	15
Передний/задний амортизатор	35/28
Шаровая опора/рычаг передней подвески в сборе	14/45
Комплект пружин задней подвески («Нексия»/«Эсперо»)	76/94
Механизм электростеклоподъемника в сборе	23
Крышка перчаточного ящика	25
Радиатор кондиционера	109
Крыло переднее	75
Капот	165
Накладка переднего бампера	55
Фара с корректором	122

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, $
Диагностика электронных систем автомобиля	15
Диагностика состояния ходовой/подвески	9/9
Замена ремня ГРМ и его роликов/ +помпы (G15MF)*	27/+12
Замена ремня ГРМ и его роликов/ +помпы (G15MF)	60/+12
Замена ремня ГРМ и его роликов/ +помпы (A15MF)	75/+12
Замена маслоотражательных колпачков (G15MF/A15MF)	159/225
Замена топливного фильтра	9
Замена сцепления (G15MF/A15MF)	66/66
Замена тяг привода КП	12
Замена тормозного суппорта	21
Замена рулевой рейки с ГУРом	63
Замена подшипника рулевого вала	54
Замена пружин задней подвески (пара)	27
Замена переднего стеклоподъемника	21
Замена радиатора кондиционера + заправка	63

*Автомобиль без ГУРа и кондиционера.

зательно фиксируя оболочку хомутом на арке левого колеса – без этого трос не спасет никакая смазка.

Наружные шарниры приводов служат более 150 тыс. км, внутренние способны пережить автомобиль, если раньше не порвутся пыльники. Примерно 150 тыс. км ходят и передние двухрядные подшипники. Срок службы задних – конических – зависит от загрузки и регулировки. У многих они служат не одну сотню тысяч километров.

А вот тормозами «Нексии» приходится заниматься сравнительно часто, особенно если автомобиль с передними механизмами старого типа (новые, от «Ланоса», стали устанавливать на все машины после рестайлинга). Типичная болезнь – закисание направляющих. Кардинальное решение проблемы – установить узлы от того же «Ланоса», тем более что такую обратную унификацию на новых машинах уже узаконили. Задние тормоза тоже желательно смотреть при каждом ТО – в них частенько попадает грязь. Менять жидкость «Дэу» рекомендует сравнительно часто – раз в год или 20 тыс. км.

КАПРИЗЫ РУЛЕВОГО

Рулевая рейка без проблем служит примерно до 150 тыс. км, дальше – как повезет. Грядущая проблема – подтекание сальника вала (у механизма с ГУР) – кажется мелочью, но оригинальный сальник не поставляют в запчасти, да и установка неоригинала помогает не всегда: на валу образуется канавка. Рейка


Крепеж датчика уровня топлива страдает от коррозии. Да и проводке защита не помешает.

в сборе – удовольствие сравнительно дорогое, поэтому при небольшой течи дешевле подливать жидкость.

Рулевые наконечники раньше были подпружиненные, как на «Жигулях», теперь палец посажен в шарнире без зазора, что даже продлило срок его службы. Но появилась другая проблема – тугие шарниры. К счастью, дефект – стук трапеции – вылезает почти сразу, поэтому если уж он не появился до очередного ТО, за деталь можно не волноваться.

Другой источник стуков – подшипник рулевого вала. Умельцы изобрели сто один способ борьбы с ним – от проточки посадочных гнезд под пару новых



В комплектации GL на приборной панели нет тахометра, а на дверях – ручки стеклоподъемников.



GLE богаче не столько с виду, сколько изнутри. ГУР и стеклоподъемники всех дверей – в штатной комплектации.

подшипников (оригинальный – шириной 14 мм) до подмотки изоленты.

Передняя подвеска держится молодцом: шаровые опоры – 100 тыс. км, стойки стабилизатора – 120–150 тысяч, сайлент-блоки рычага – по числу пойманных ям. Кстати, при сильном ударе может не выдержать крепление болта переднего сайлент-блока, при этом колесо заметно «уезжает» назад.

Многие ругают штатные амортизаторы за излишнюю «мягкость». Действительно, заменив их газовыми, удается заметно улучшить управляемость машины – но в ущерб комфорту. При установке чашек стоек нужно знать, как ориентировать их выступы для левой и правой стороны – ведь продаются они под одним каталожным номером.

В задней подвеске самое слабое звено – пружины: у них обычно обламывается последний виток и начинает грызть резиновую прокладку (поэтому при ремонте купите и ее). Тем, кто регулярно грузит багажник доверху, рекомендуем установить более мощные пружины от «Эсперо» – они отлично подходят. Замена сайлент-блоков балки требуется очень редко, и лучше доверить ее хорошему сервису – есть много нюансов.

СПРАВИМСЯ БЕЗ ЦИНКА

Кузова «нексий» не цинкуют, но и фосфатирование неплохо защищает их от коррозии. Первые точки ржавчины появляются по низу дверей и колесных арок – если там чисто, в ближайшее время потеря внешнего вида автомобилю не грозит. Уберечь металл помогут дополнительный антикор и пластиковые подкрылки.

Замки здесь боятся воды и грязи, причем в дверные она может попасть и через проем рамки, поэтому в канун холодов не ограничивайтесь наружной смазкой. Не уповайте на центральный замок – нередко отказывает и он, даже не дожив до конца гарантии. Конечно, в этом случае его меняют бесплатно. Если отсутствует уплотнитель передней кромки капота, обязательно установите его – он защитит замок капота.

Салон «Нексии» довольно тихий, только после нескольких лет эксплуатации иногда начинает открываться на ходу «бардачок». Замок крышки – неразборный, поэтому надежнее всего заменить ее. Электрические стеклоподъемники требуют бережного отношения и регулярного ухода (чистки и смазки). Но даже это не гарантирует беспроблемной службы – одной направляющей в механизме явно недостаточно. Подъемник меняют в сборе.

ДОРОГАЯ ПРОХЛАДА

Кондиционер – дорогое удовольствие не только для первого покупателя. Расходы на его ремонт нужно сразу заложить в смету. Его радиатор (конденсатор) находится перед радиатором двигателя – вся соль и грязь достаются ему. «Помогают» и вибрации вентилятора – он закреплен непосредственно на радиаторе. Без регулярной очистки и обработки антикором очагов коррозии дорогой узел может сгнить за две зимы.

Мыть радиатор удобнее при снятом бампере. Заодно осмотрите и проводку звуковых сигналов. Первым обычно отгнивает нижний. Защитить проводку от соли можно, спрятав ее в усилитель бампера.

НЕ БОЙТЕСЬ ЗАСУЧИТЬ РУКАВА

При всех своих проблемах «Нексия» отнюдь не «сыпучий» автомобиль. К тому же ее внутренности уже досконально изучены не только механиками, но и многочисленными владельцами, да и литература имеется. Если при покупке подержанной машины тщательно осмотреть все слабые места и провести профилактику, эта рабочая лошадка еще потягается в выносливости с породистыми скакунами. □

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

1996 год. Начат выпуск седана «Дэу-Нексия» в России и Узбекистане. Двигатель – бензиновый, четырехцилиндровый, 8-клапанный – 1,5 л, 55 кВт/75 л. с. (G15MF). Коробка передач – М5, привод – передний.

2003 год. Рестайлинг модели: широкие молдинги по кузову и бамперу, хромированные накладки на решетку радиатора и крышку багажника, 14-дюймовые колеса в штатной комплектации с 16-клапанным двигателем, новые сиденья. Второй двигатель – 16-клапанный, двухвальный – 1,5 л, 66 кВт/90 л. с. (A15MF).



«Нексия» до рестайлинга.



СПИРАЛЬ ЭВОЛЮЦІИ

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: МУЗЕЙ ИНСТРУМЕНТА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Этим материалом мы открываем цикл рассказов об истории инструмента и технологий от Древнего Рима до наших дней. Инструмент и технологии, пожалуй, лучше всего иллюстрируют уровень развития общества, ведь готовое изделие – лишь их производное, порой скрывающее многие секреты изготовления. Еще в позапрошлом столетии размеры снимали с точностью до микрона, применяли механические «болгарки» и полуавтоматические паяльники. Об этом и о многом другом читайте в нашей новой рубрике.

ВИНТ СВАЛИЛСЯ С НЕБА?

Появление на Земле винта, равно как и колеса, остается загадкой. Древнейшие изделия порой превосходят точностью изготовления более поздние образцы. Пожалуй, самая поразительная находка была сделана в 1865 году в одной из шахт штата Невада (США). Кусок полевого шпата, которому, по расчетам археологов, 21 миллион лет, скрывал ржавый стальной винт длиной около двух дюймов; профиль его резьбы четко отпечатался на минерале. Возможно, эта загадка досталась нам в наследство от предыдущей цивилизации или прибыла из глубин Вселенной!

Впрочем, и на нашей планете вдоволь естественных винтовых линий: раковина улитки, вьющийся ствол лианы, стебель плюща. Поэтому неудивительно, что винт открывали во многих странах по нескольку раз. В европейской истории его первооткрывателем считается Архитас Тарентийский – философ, математик и механик, живший в IV–V веках до РХ. Важной вехой в истории стал архимедов винт, почти в неизменном виде дошедший до наших дней. Плоская спираль (шнек), заключенная в трубу, позволяла качать воду для орошения полей. Через две тысячи лет это изобретение все так же востребовано человечеством в бурах, насосах, транспортерах.

К I веку до РХ деревянный винт получил всеобщее распространение на берегах Средиземного моря. В основном он работал в прессах – для производства вина, оливкового масла или отжима белья. Недавно при раскопках Помпеи нашли довольно изящные медицинские инструменты того времени со стальными винтами (они хранятся в Американском Национальном Историческом музее). Технология их изготовления не вполне ясна.

В средние века винты изготавливали весьма примитивно. Мастер навивал на стержень полоску бумаги или размечал резьбу на глазок, а затем пропиливал ее напильником. Так же делали и гайку. Иногда ее роль играла втулка со штифтами. Копир, предложенный да Винчи, воспроизводил профиль эталонного винта (рис. 1), который соосно скреплялся с заготовкой. Точных описаний приспособления не сохранилось. Зато сохранился эскиз токарно-винторезного станка, к сожалению, не оцененного потомками. Прошло более 200 лет, прежде чем он был заново открыт русским механиком А.К. Нартовым.

РУССКИЕ ИДУТ

Не оценив по достоинству суппорт и автоматическую подачу, мастера эпохи Возрождения придумали нарезать резьбу гребенками – это пластины с расстоянием между резцами, равным шагу винта. Их прижимали к вращающемуся стержню, продвигая вдоль резьбы. Металлические винты делали и так: на стержень навивали проволоку нужного сечения и припаивали ее к стержню, затем в промежутки укладывали такую же проволоку, но не так плотно, свивали ее со стержня и впаивали во втулку – получалась гайка (фото 1).

Нарезали резьбу и с помощью примитивных метчиков, которые больше давили, чем резали. Единых стандартов на резьбы не существовало, поэтому новые винт и гайку связывали бечевкой, чтобы не перепутать разнокалиберный крепеж.

Первую попытку стандартизации резьб сделал еще да Винчи, предложив установить шаг винта равным чет-

Рис. 1. Копир Леонардо да Винчи для нарезания резьбы: 1 – рамка; 2 – заготовка; 3 – эталонный винт (скреплен с заготовкой); 4 – штифт; 5 – резец.



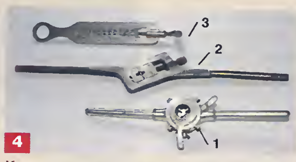
1 Средний часовой пресс Daude, Paris. Латунь, сталь, начало XIX века. Резьба на стержне и станине выполнена методом навивки проволоки «на горячую».



2 Набор плашек и метчиков Little Giant, Wells Brothers Company, USA, конец XIX века. Цена по каталогу Растеряева – 16–37 рублей в зависимости от набора.



3 Английские резьбовые доски Stubs (в комплекте шли и метчики), 2,25–6 рублей.



4 Клуппы конца XIX века, США. 1 – Duplex-AA, HART MEG Co, Cleveland. Широкий диапазон регулировки по диаметру, можно установить фиксатором заранее выбранный размер. Цена малого клуппа – 25 рублей, большого (на фото) – 110 рублей; 2 – клупп для газовых и паровых труб; 3 – для медных труб.



5 Винтильня для треугольной резьбы по дереву Peugeot, Франция, конец XIX века. Вторая ручка отсутствует.



8 Метчик по дереву с одним резцом.



7 Держатели метчиков позапрошлого века послужат и сегодня.



8 Метчики и плашки (винтильни) XVII века.

верти его малого диаметра. Но в кустарных условиях достичь единообразия не могли. Эра винторезных станков началась в середине XVIII века, с конструкций соратника Петра I А.К. Нартова. Русские токарные станки с копирами вызвали изумление у европейцев. В 1797 году похожий станок, но с приводом от паровой машины сконструировал англичанин Генри Модслей.

ПОЛПЛАШКИ ЗА КОНЯ

Сто лет назад слово «плашка» означало не совсем тот инструмент, каким пользуются сегодня. Она состояла из двух сменных, раздвижных резцов, вставляемых в обойму (фото 2) или в клупп (фото 4). Цельные, круглые «плашки» назывались лерками. Распространены были и резьбовые доски (фото 3). В клуппах профиль резьбы можно было продавить сильнее, вкрутив упорный винт, да и начинать резьбу легче – с раздвижным инструментом обходились без заходного конуса. Удобен клупп и при ремонте сорванной резьбы: править ее можно от дальнего края – современной плашкой так не получится.

Цены на инструмент были не просто высокие – заоблачные. Судите сами: по каталогу Растеряева, поставщика двора Его Императорского Величества, в начале XX века английская резьбовая доска стоила от 2 до 6 рублей (фото 3), набор американских плашек и метчиков (фото 2) – 16–37 рублей, а большой регулируемый клупп (фото 4) – 110 рублей. Для сравнения – пятистенный дом в Нижегородской губернии стоил около 120 рублей, хорошая лошадь – 20–30 рублей, пообедать же в Москве можно было и вовсе за 3 копейки. Жалованье неквалифицированного рабочего составляло 25 рублей в месяц, высококвалифицированного – 50–70 рублей.

ИСЧЕЗАЮЩИЙ ВИНТ

Новейшая история винта сулит не менее интересное продолжение. В 2002 году компания «Мицубиси» разработала полимерный винт с эффектом «памяти»: при нагревании он, разглаживая резьбу, принимает форму стержня. Поэтому его легко извлечь без отвертки, что существенно ускоряет ремонт различной бытовой техники, мобильных телефонов, компьютеров. Температуру разглаживания подберут индивидуально для каждого изделия. Начать производство «умных винтов» планируют уже в этом году.

Мы вернемся к винтам и гайкам в следующем рассказе – об истории ключей и отверток. □

Благодарим Государственный Политехнический музей (Москва), Музей инструмента (Санкт-Петербург) и Maison de l'Outil (Troyes, Франция) за помощь в подготовке материала.

ДЫМ ОТЕЧЕСТВА

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

«На Западе курят все меньше, потому что хотят жить дольше. У нас иная задача».

Семен Альтов



Курение – это красиво! Заявляю как лицо абсолютно некурящее и потому незаинтересованное.

Речь, конечно же, не о задымлении оплеванного тамбура. Красиво – это когда с мягкими креслами, приглушенным светом, изысканными манерами и эксклюзивными портсигарами. Например, вот такими – от «Мерседес-Бенца» начала прошлого столетия...

Вообще, автомобиль и курение удивительно дополняют друг друга – эдакий странный симбиоз корабля и рыбы-прилипалы. Более того – прилипале уделяется внимание как VIP-персоне: при лошадях такого не было. Даже Альфреду Данхиллу, будущему основателю одноименной табачной империи Dunhill, на заре карьеры не приходило в голову выпускать набор курильщика для всадника. Седло или сбрую – пожалуйста, но травить никотином лошадей – фи! Однако с появлением первых авто он быстренько освоил новую продукцию – шлемы, очки, меховые перчатки: грех не воспользоваться тем, что машины-то открытые... А чуть позднее он своевременно прислушался к сетованиям любителей трубок – вот, мол, за рулем неудобно курить! В результате была изобретена специальная «автомобильная» трубка, в которой передняя часть бочки имела возвышение и препятствовала выдуванию табака с последующим попаданием на физиономию...



Трубочка для курения в открытом авто. Думается, она предназначалась все-таки не водителю, а пассажирам...

Табачно-автомобильная тема оказалась настолько неразделимой, что в 1914 году сэр Данхилл даже выпустил собственный автомобиль – ну очень шикарный... А почти через столетие после этого именитая фирма «Астон Мартин» построила для не менее именитой «Альфред Данхилл» эдакую машину для любителей сигар – Aston Martin DB7 Alfred Dunhill Edition. Надо ли говорить, что комплектация машины подразумевала дорожный набор «от Данхилла» – сигарную зажигалку, каттер-гильотину для сигар и хьюмидор «под старину» (это, грубо говоря, такой дорогой домик для сигар)... Потому что Автомобиль, как и Курение – это не столько средство для достижения какой-то сиюминутной цели, сколько Ритуал.

Градации типа «куряший – некурящий», на мой взгляд, вообще некорректны – куда правильнее делить людей на воспитанных и, скажем так, на остальных. Согласитесь, последние встречаются чаще и изрядно всем поднадоели – иначе с какой стати было запрещать курение на улицах того же Токио? И почему нельзя курить за рулем по всей Туркмении? Замечу также, что в Германии объявления о продаже подержанных машин частенько содержат пометку NR – дескать, не волнуйтесь: прежний хозяин не курил.

Современные автопроизводители относятся к курильщикам по-разному, однако наметившаяся тенденция борьбы с зельем прослеживается четко. Даже изобретатели автомобильных пепельниц – американцы – нынче вообще отказались от них: во многих моделях они не предусмотрены даже как опция.

Впрочем, давайте немного отвлечемся и ознакомимся с любопытными фактами...

ВОКРУГ БЫЧКА

27 сентября 1905 года в Нью-Йорке арестовали некую даму. Нарушение закона состояло в том, что задержанная... курила в автомобиле!

В 1999 году в США 10,3% аварий со смертельным исходом были вызваны тем, что водитель отвлекался от управления – прикуривал сигарету, занимался макияжем и т. п.

Письма типа «Не курите в автомобилях «Порше» получили в свое время все владельцы родстеров Porshe Boxter. Причина – возгорание



Такие портсигары «Мерседес-Бенц» производил для своих наиболее обеспеченных клиентов. Это правильно: негоже солидному человеку пользоваться чем попало...



Плакаты на московских улицах: «Не бросай руль!» Кому как, а мне особенно жалко некурящий столб – ему-то за что досталось?





«Порше-Бокстер» и «Запорожец» – найдите отличия... Во всяком случае, «дышат» они одинаково, а потому моторному отсеку приходится по совместительству работать пепельницей...

двигателей у нескольких экземпляров данной модели. Причиной пожаров послужили дымящиеся окурки, затянутые в боковые воздухозаборники моторного отсека, расположенные позади дверей. Кстати, прямой отечественный аналог «Порше» по этой части – наш ушастый «Запорожец»!

Самый крутой экранный автомобилист – Джеймс Бонд – после «Лицензии на убийство» с Тимоти Далтоном уже не курил в кадре. Машины или женщины – это пожалуйста, а с табаком – ни-ни. А в настоящее время из голливудских звезд чаще других на экране дымят Леонардо Ди Каприо, Шарон Стоун и Джон Траволта.

Пора намекнуть на нескромный вывод, который так и напрашивается сам собой... Священнодействие с зажигалками, прикуривателями и портсигарами отвлекает от управления машиной куда сильнее, чем треп по сотовому телефону, однако же вне закона у нас объявлен именно мобильник... Но что-то не верится, чтобы наш процент вышеупомянутых аварий был ниже американского.

Конечно, если курильщику наплевать на собственную безопасность, то это его проблемы, но почему вместе с ним должен буду страдать я? Ведь мало того, что он в меня стукнется, не дотянувшись в повороте до прикуривателя, – он же, чего доброго, и загорится, если зажженный бычок упадет не туда! А если при этом сработавшая подушка безопасности вдавит сигарету или трубку в чью-то физиономию, то рассчитывать на адекватное поведение курильщика мне уже точно не придется – бррр...

Несерьезно все это, скажете вы? Да я и сам понимаю, что никуда, как говорится, «не достучусь»... Но можно все превратить и в попытку неуклюже пошутить – дескать, мультипликационный Волк докурился до того, что уже много лет стабильно попадает в аварии на любых видах транспорта. Только воспитанный Крокодил Гена не лезет за руль – дымит себе потихоньку и травит окрестных чебурашек...

А вообще-то, наши люди не зря говорят, что низкооплачиваемая работа все-таки вреднее алкоголя и курения. Куда уж денешься от дыма отечества...

ИЗ ИСТОРИИ «ДЫМА ОТЕЧЕСТВА»

Россию по части курения всегда «колбасило». Первым закурил Архангельск, причем по вине «транспортников» – британские моряки угощали наших. Зелье понравилось, но затем Кремль заняли непредсказуемые Романовы – после очередного московского пожара Михаил Федорович повелел применять к курильщикам... смертную казнь! Однако уже его сын монополизировал продажу табака – пусть, мол, государство обогащается... Но с его же подачи курильщиков вскоре начали лупить батогами, клеймить и ссылать на уборку снега в Сибирь. С воцарением Петра Первого добровольно-принудительно закурила вся страна, но затем вновь наступила пауза – аж до Екатерины Второй. Матушка возродила производство российского табака и ввела в моду сигарные банты, оберегающие белизну перчаток...

Прошло чуть меньше столетия, и Москва вновь начала бороться с пожарами от брошенных папиросок – курение на свежем воздухе запретили. Но Александр III вскоре опять разрешил дымить на улице и в общественных местах. Последний император также был заядлым курильщиком. А лет через семьдесят на пачках сигарет появились знаменитые надписи Минздрава, вызванные, впрочем, не столько заботой о ближнем, сколько дефицитом зелья. С началом нового тысячелетия маятник вновь качнулся в сторону здоровья... Надолго ли? □



ПО РУБЛЮ ЗА КИЛОМЕТР

СЕРГЕЙ ЛАРИОНОВ

В отпуск наша семья уже много лет ездит только на машине. Как правило, в Крым. Но в этом году мы нарушили традицию, решив посмотреть Париж! Маршрут по Европе включал Белоруссию, Польшу, Германию, Нидерланды, Бельгию, Францию и Украину. А главный вывод, который мы сделали в ходе поездки, – вояж по дальнему зарубежью на автомобилях, оснащенных газовым оборудованием, обходится не дороже, чем отдых в Крыму или на Черноморском побережье Кавказа.

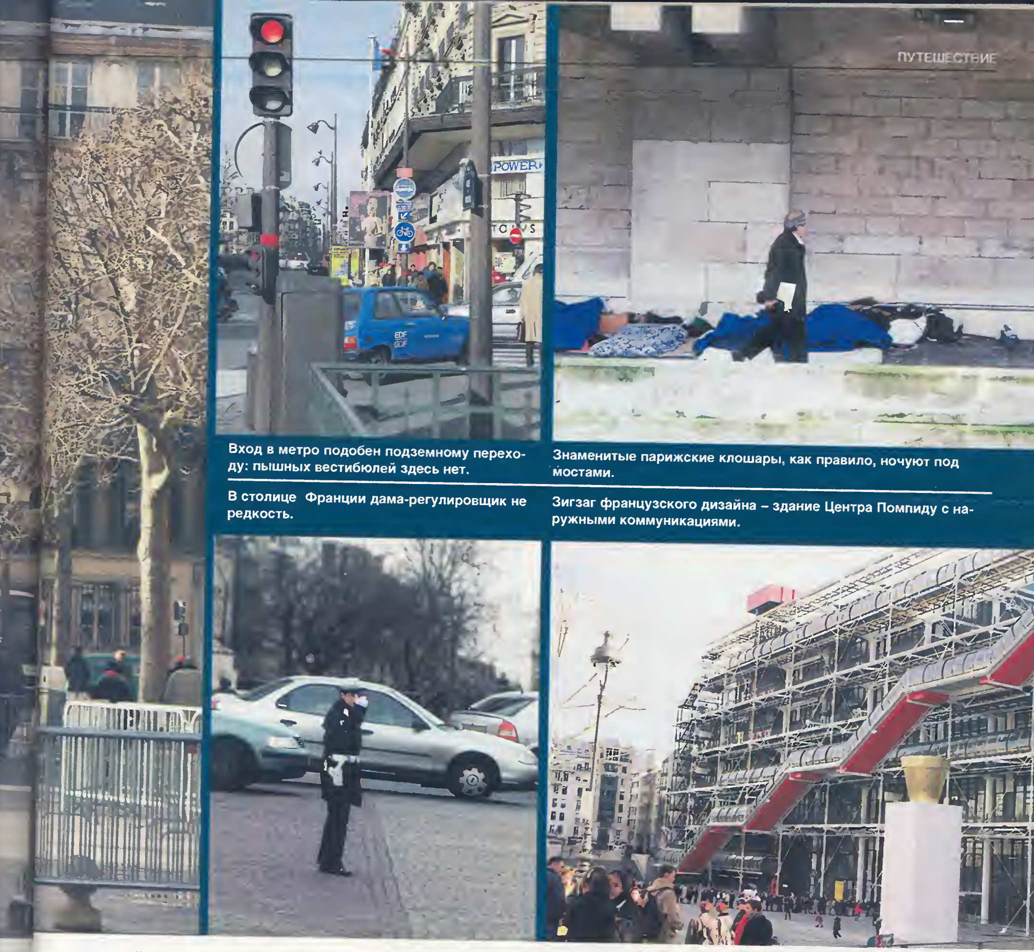
Последние десять лет я эксплуатирую автомобили только на газе. Вот и нынешний «Опель-Астра 1,6» выпуска 1999 года кормлю им. Не секрет, что заправка 50-литрового баллона в 2,5 раза дешевле полного бака бензина. За три недели поездки по Европе не было проблем с пополнением запаса газа – в Москву мы возвратились с остатками столичного бензина в баке.

ОТ ЗАПРАВКИ ДО ЗАПРАВКИ

Стартовали в 6 утра в направлении Бреста и преодолели 960 км за 11 часов. Часть дороги по Белоруссии платная. Принимается любая валюта, кроме… белорусских рублей. Интересно, знает ли батька о том, что белорусскими деньгами нельзя оплатить проезд по дороге, которая досталась ему бесплатно от СССР? При этом каждого россиянина по возвращении домой заставляют платить $20 за транзитный проезд.

В Бресте можно заправиться бензином за любую валюту, есть несколько газовых заправочных станций для автомобилей (АГЗС). Рекомендую здесь же и переночевать, чтобы рано утром оказаться в Польше и проскочить Варшаву. Отмечу: на пограничном переходе «Варшавский мост» нас удивило отсутствие очереди – все процедуры заняли 15 минут. Мы-то ожидали иного.

Переезд в 750 км по Польше несколько утомителен: дорога из Бреста во Франкфурт-на-Одере узкая и проходит через многие населенные пункты, подчас не лишенные пробок. Зато в каждом из них и АЗС, и АГЗС, а обилие



Вход в метро подобен подземному переходу: пышных вестибюлей здесь нет.

Знаменитые парижские клошары, как правило, ночуют под мостами.

В столице Франции дама-регулировщик не редкость.

Зигзаг французского дизайна – здание Центра Помпиду с наружными коммуникациями.

указателей лишает возможности потеряться в стране, где русский язык вполне понимают. Кстати, только на местных АГЗС (по сравнению с остальной Европой) не требуется переходник для заправки машины. Причем лучше всего покупать газ на фирменных станциях. Цена на любое топливо у частников ниже, но там порой не обходится без казусов. Так, хозяин одной заправки умудрился накачать в 50-литровый баллон (с отсечкой при 47 л) 51 литр газа по счетчику и готов был продолжать, но остановился, узнав, какова предельная емкость. Фирменные АГЗС не позволяют себе столь навязчивого «сервиса». Оплата – в местной валюте, но на каждой станции есть меняльная контора, куда сходит сам заправщик. Очередей, сами понимаете, никаких.

Пограничный переход через Одер – чистая формальность. В Германии дороги сплошь скоростные, и до Голландии долетели за 6 часов. Практически все это время машину вела жена, быстро освоившись с особенностями поведения на европейской автомагистрали. Здесь почти нет автомобильных развязок, подобных российским перекресткам: чтобы выехать на нужную дорогу, необходимо загодя перестроиться на нужную полосу согласно дорожным указателям. Остановки на автомагистралях запрещены, поэтому в экипаже просто необходим штурман с атласом и шпаргалкой из Интернета.

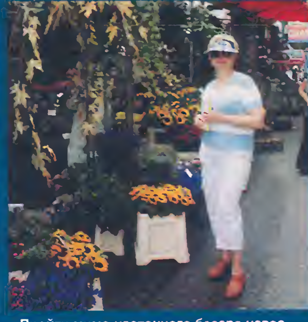
Всегда считал немцев законопослушными. Но потряс мотоциклист, который сначала энергично обошел нас слева, затем отстал, затем снова пристроился слева (и это на скорости 130!), снял руки с руля, достал из кармана жвачку, сунул ее в рот, показал нам жестом, что мы классные ребята, и моментально скрылся за горизонтом. Жена, которая вела маши-

Стоимость топлива в 2004 году (цены в евро за литр)

Страна	Газ	Диз. топливо	АИ-95
Белоруссия	0,23	0,35	0,5
Польша	0,4	0,9	1.0–1,1
Германия	0,45	0,95	1,15–1,25
Нидерланды	0,37	0,95	1.22–1.35
Бельгия	0,37	0,95	1,1–1,15
Франция	0,54	0,94	1,05–1,12



Чтобы не плутать, запаситесь свежим атласом.


Пройти мимо цветочного базара невозможно.

НА ЗАМЕТКУ ПУТЕШЕСТВЕННИКУ:

1. Колесить на машине по Европе – удовольствие, доступное даже автолюбителю со скромным достатком.
2. Маршрут лучше определить и изучить заранее, в противном случае намотаешь лишние сотни километров, плутая по незнакомой местности.
3. Принцип «не высовываться» и не создавать помех на дороге – главное условие беспроблемного путешествия.
4. Знание иностранного языка делает вояж более приятным и интересным, поэтому словарь-разговорник – вещь небесполезная.





В Париже трудно найти место для парковки, поэтому на экскурсии лучше ходить пешком.

ну, просто ахнула… Вместе с тем, стоит лишь включить указатель поворота, как сразу уступают полосу для перестроения, а скоростной режим в населенных пунктах соблюдается безукоризненно.

К сведению туристов: в Германии газовые заправки подчас находятся в стороне от магистралей, но в Голландии и Бельгии газ везде и близко. На заправке попросите переходник (здесь он именуется адаптером). Его можно и купить за 25–30 евро. Правда, на некоторых заправках, выдавая адаптер, просили в залог права – нормальная практика, потом документы исправно возвращают.

ИНОГДА ПЕШКОМ ИНТЕРЕСНЕЕ

Остановки для отдыха лучше делать в небольших городках. Там приемлемые цены в кемпинге (от 15 до 30 евро с человека), супермаркеты радуют ассортиментом и ценами (не выше московских). Плюс бесплатная парковка. День отдыха в голландском Энсхеде – и выезжаем в Париж.

Дорога до Парижа в 750 км не утомила, но штурману пришлось поработать и накануне, и в пути до границы с Францией, пока не выехали на магистраль А1. При пересечении границы Бельгии и Франции – своеобразный памятник свободе передвижения: заброшенные турникеты автоперехода. Ни пограничников, ни таможни нет уже несколько лет. Основные дороги во Франции платные, 250 км до Парижа обошлись нам в 11 евро. В Париже были три дня, останавливались в пригороде Сюрезен.

Первый день посвятили автомобильной экскурсии по городу, в дальнейшем пользовались городским транспортом. Билет на все виды транспорта – 1 евро. При покупке магнитных билетов в метро можно получить карту Парижа со схемой движения. Английский в объеме кандидатского минимума вполне позволяет объясниться с улыбчивыми парижанами. Метрополитен спланирован иначе, нежели московский: станций больше, перегоны короче, но подвижной состав современней, поэтому в любую точку города попадаешь быстро. Очень полезна автомобильная карта Парижа, где немало улиц с односторонним движением. В центре города мест для бесплатной парковки не найти, но остановиться на 10–15 минут, включив аварийку, можно, хотя это и не слишком этично. По незнакомому городу интереснее передвигаться пешком, и наш «Опель» получил пару дней отдыха. Общественный транспорт работает четко, и даже поселившись в пригороде, сложностей с поездками в центр не испытывали.

По прибытии в Париж посчитали затраты на дорогу: 70 евро (топливо) плюс 18 евро (платные дороги). Итого – 88 евро, или по рублю за километр. За 18 дней пребывания в Европе, помимо Парижа, посетили Амстердам, Гаагу, ряд городов в Германии, в сумме накатали более 7 тыс. км. Так что удалось получить более-менее достоверные данные по расходу топлива. При скорости до 100 км расход газа составил 7,5 л/100 км, при 120–130 км/ч – 8,5 л. Традиционно в отчете о путешествии указывают общие затраты. Наши составили около 500 евро плюс 200 за визы и страховки. Значительная часть этих денег – «сэкономленные» благодаря использованию газа. □

КАК БЕЗ НИХ ПРОЖИТЬ...

ФОТОРЕПОРТАЖ ВАДИМА КРЮЧКОВА

Автоспорт, формула 1 – занятие для лучших пилотов, талантливых инженеров и менеджеров, умелых механиков. Но большие спортивные победы, как известно, невозможны, если рядом нет женщин – тех, кто вдохновляет, помогает, радуется успехам.

Заглянем вместе с нашим фотокором в закрытый парк «Большого цирка», чтобы убедиться: формула 1 – это не только герои, но и героини. За руль их, правда, не пускают...



Обратите внимание на фотографа. Он наводит объектив не на знаменитого Ханса-Иоганна Штука, а на его привлекательную собеседницу.



Взять интервью у самого Берни Экклстоуна – большая удача. Как видим, журналистка и не пытается скрыть свою радость.



Глядя на представительницу команды «Феррари», сразу же понимаешь – женщина на работе. И выдает это не только атрибутика, но и выражение лица.



Тест-пилот «Джордана» Тимо Глок предпочитает оруженосца из прекрасной половины человечества.



«Смотри, Корина, твой муж Михаэль снова на первой ступени пьедестала!»



«Ну и что, к этому я уже привыкла, кстати, среди фотографов иногда попадаются такие милые ребята...»



ЧАО, БОМБИЛА, СОРРИ!

ЕЛИЗАВЕТА КОЧУБЕЕВА

Хорошо это или плохо, но еще не приходилось мне встречать водителя, который хоть раз не подвозил кого-то за деньги. Поди плохо – взял у метро пассажира и едешь домой, да еще и денежки получаешь. Правда, времена пошли нынче смутные, можно не только денежки получить, но и по голове заработать. Причем не только от бандитов да хулиганов – лишняя копейка в чужом кармане многим спать не дает.

Палка, как известно, всегда о двух концах – даже полосатая. ГАИ и ДПС частенько «крышуют» частничков за милую душу. В свою очередь, столичные власти решили удалить с московских улиц всех «бомбил» – дескать, регистрируйтесь, аккредитуйтесь, легализуйтесь и все такое. А про недавнее побоище на Курском вокзале с участием таксистов, частников и сотрудников ДПС помнят все. Но волка ноги кормят, «бомбилу» – колеса. А журналиста?

Набравшись храбрости, бодро взбираюсь по ступенькам ближайшего поста – поздоровалась (я девушка вежливая!), представилась и предложила пообщаться на тему «бомбил». Не отрываясь от пасьянса на мониторе, мне, в свою очередь, предложили ознакомиться с графиком работ и подумать, есть ли у них время на ерунду.

– Я же много времени не прошу! – говорю.

– Девушка, вот вам номера телефонов – по ним вы сможете узнать мою гражданскую позицию и прочие интересующие вас факты. Не видите – я работаю!

Тем временем пасьянс сложился, и я поняла – не зря работает. А по выданным мне телефонам дозвониться не представлялось возможным – вероятно, его гражданская позиция пользуется большой популярностью. Да черт с ними со всеми, не мое это дело! Плюнула и вышла на дорогу...

Первая же машина, пробивая все ряды насквозь, рванула ко мне. Прошу подкинуть до метро и сразу признаюсь в своих корыстных целях – водитель только рад поделиться...

– «Бомблю» уже лет 15, другой работы сейчас нет.

– И не страшно вам, ведь на лбу-то не написано, кто я – может, бандит!

– Ох, девушка, я уже таким физиономистом стал, хоть книжку пиши. Двоих мужчин никогда не сажаю, господ из дружественных республик не вожу, а около вокзалов да аэропортов стараюсь не ездить – там своя мафия, машину могут спалить.

– А мафия – это таксисты или частники?

– И те, и другие!

– А почему в таксисты не идете, ведь и на своей машине работать можно?

– Нет, эта кабала мне ни к чему. И потом, будь я таксистом, мы бы с вами не за полтинник до метро ехали, а минимум за стольник!

– А вы слышали о погроме на Курском? Ведь меры против вас принимать будут!

– Какие тут меры, кушать-то всем хочется! Таксистом за копейки пахать – нет уж, спасибо! Да и у людей денег таких нет, чтоб на такси ездить. Мы ж не разбойники, нам семью кормить надо.

– Есть ли у вас постоянные клиенты?

– У меня нет: я вольный художник, но многие находят. Возят на работу, с работы, детей из школы забирают. Чаще таким платят раз в месяц определенную сумму – считай, обычная работа.

На мое предложение сфотографироваться дяденька отказался: сказал, что слава ему не нужна. У метро поймала еще одну машину и поехала домой – тоже разговорились.

– Я вообще всем занимаюсь. Днем у метро стою, ночью проституток вожу, а зимой – Дедов Морозов. Новый год, кстати, года три уже не справляю, работаю: самая прибыльная ночь – до штуки баксов заработать можно.

Немного опешив от такого сочетания, выхожу у дома и желаю водителю удачи. Поговорив еще с несколькими, прихожу к выводу, что никаких военных действий они не боятся и на «дядю» работать не хотят: невыгодно. Доказать факт незаконного предпринимательства крайне сложно – дескать, ехал по своим делам и просто подвез... Остается блюстителям порядка переодеваться в нормальных людей и выходить на дорогу с протянутой, точнее поднятой рукой.

Но открытым остается вопрос безопасности! В тесной машине никакие восточные единоборства не спасут, равно как и оружие: не успеешь воспользоваться. Раньше многие умельцы мастерили специальные коврики, бьющие неблагодарного клиента током – теперь эти коврики легко можно купить через тот же Интернет. Стоит такое счастье 6500 рублей. Очень удобно, если не боитесь, что злоумышленник от приступа сердечного скончается – поди потом докажи свою невиновность.

По законам жанра пора делать какие-то выводы, но что-то не получается... Понятно лишь, что от запретов да дурацких мер ничего не изменится, так и останется добрая половина наших «извозчиков» на грани закона и выживания. Чао, бомбила, сорри... □

ПРАВА ДЛЯ ПРАБАБУШКИ

ЕЛИЗАВЕТА КОЧУБЕЕВА

Если б эта история произошла за океаном, я бы ничуть не удивилась. Тамошние пенсионеры могут себе позволить самолетом управлять или с парашютом прыгать, а уж пенсионер-водитель – явление вполне заурядное. У нас же визит 75-летней бабушки на водительские курсы – это что-то... Однако же бывает и такое.



– К нам приходят люди разных возрастов, – улыбается Сергей, инструктор автошколы, – только обычно никто не доучивается. Но Валентина Дмитриевна – выше всяких похвал. На первом занятии я открываю капот, тыкаю пальцем в темноту и говорю: «Это, мол, двигатель». Хочу капот закрыть, а она как давай выспрашивать: «А это что? А как работает?» Все занятие ей про «ливер» машинный рассказывал – ну, думаю, не придет больше. Так нет – пришла и доучилась!

Сергей вручает мне огромный-преогромный привет, и я тащу его адресату. С Валентиной Дмитриевной встретились на детской площадке, перед домом. Рядом прогуливались ее внучка и правнук. Когда поток моих комплиментов иссяк, а ножка уже не могла шаркать, мы перешли к делу.

– Валентина Дмитриевна, женщине о возрасте напоминать неприлично, но все же? В ваши годы сесть за руль?

– Годы – они только в паспорте: главное, что в душе! Сложновато, конечно, было – старую собаку новым фокусам, как говорится, не обучишь. Но вожу я сносно, да и куда мне ездить – только с правнуком на дачу. Мы выезжаем часов в пять утра, чтобы никому не мешать, и едем тихонечко. Дача недалеко, минут за сорок доезжаем...

Решиться было очень просто. Внучка на работу устроилась, а с дитем сидеть надо, на дачу возить. Машина от мужа досталась, царствие ему небесное... Стояла в гараже, ржавела, а продать рука не поднималась – он, чтоб ее купить, такие горы свернул, последнее здоровье угробил. Ну, думаю, не сидеть же ребенку в Москве. На электричке тяжело, да и далеко от станции. Попытка не пытка – записалась в школу!

– Расскажите про уроки вождения.

– Ой, без слез не вспомнишь! Как я за руль села, как вцепилась в него, аж пальцы побелели! Сережа меня успокаивал, валерьянки принес. «Расслабьтесь, – говорит, – я вам помогать буду». Через пару занятий пальцы белеть перестали – можно было уже немного поездить. Училась, конечно, долго. Но меня всем миром готовили: вечером – с инструктором, днем – с соседями!

Самое сложное для меня – парковка: очень уж непривычно. Но экзамены сдала с первого раза! На теории молилась, чтоб склероз не напал. А вот практика! И с волнением было сложно справиться, и предвзятости гаишника боялась. Если для всех обычная женщина за рулем – обезьяна с гранатой, то кто же я! Краем уха слышала, как надо мной подшучивают, но не обижалась – чего обижаться, когда и впрямь смешно. Бабуля – сто лет в обед, а туда же – машину водить хочет!

Воспитание помогло – тогда все военными были. Гаишника прокатила так, что он только руками развел! А «одноклассники» мои с цветами пришли, аплодировать начали! Честно скажу, не удержалась, расплакалась. Понимание и поддержка от посторонних людей, к сожалению, такая же удивительная вещь, как и я за рулем!

– А как вы чувствуете себя в машине? Удовольствие-то получаете?

– Это для меня такое счастье! Я человек пожилой, не работаю, а самостоятельности хочется как в детстве. Сажусь в машину, на заднем сиденье – Никита, правнук мой: он мной гордится, и я собой горжусь тоже. Когда в таком возрасте чего-то сам добиваешься, это во сто крат ценнее становится!

Здоровья, Валентина Дмитриевна! Беречь надо таких золотых пенсионеров – они у нас куда лучше «импортных»! □

ПЕТЕР СОЛЬБЕРГ: «Я ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБРАЗЦОВЫМ ВОДИТЕЛЕМ»

Чемпионат мира по ралли вступил в кульминационную фазу. После двух кряду побед Сольберга на «Субару» (в Японии и Англии) борьба за титул еще больше обострилась. И все же даже в эти напряженные дни действующий чемпион мира норвежец Петер Сольберг нашел время для встречи с главным редактором «За рулем» Петром Меньших.

Начнем с вашего первого помощника, Фила Миллза. Каким должен быть штурман у чемпиона мира?

– Прежде всего он должен обладать умом, хорошей реакцией. И в то же время, как у идеального секретаря, у него все должно быть зафиксировано на бумаге, четко организовано и трижды перепроверено. Самое главное – не ошибиться. У него должна быть уверенность в том, что он делает, не на сто, а на все сто пятьдесят процентов. Не говорю уже о том, что штурман должен быть стройным, по-спортивному легким.

У вас бывает чувство вины перед штурманом?

– Конечно, когда что-то по моей вине идет не так. В эти моменты я очень сержусь на себя и в случае аварии всегда стараюсь сам брать ответственность за риск. Кстати, авария, в которую мы попали в Германии, была очень серьезной. И в ней я, разумеется, виню только себя. Особая опасность тогда угрожала именно штурману. Я испытывал перед ним чувство вины и попросил прощения.

Кстати, со штурманом я провожу больше времени, чем с кем бы то ни было – таково ралли.

А если вас берет досада, по какой части автомобиля вы стучите?

– На самом деле, во время гонок, даже если и ошиба-

юсь, нет возможности выплескивать гнев наружу. Я не могу это себе позволить: отвлекусь за рулем – потеряю время. Самое главное в таких случаях – уметь сразу же переключиться и мчаться дальше. Гонщики не позволяют себе сильных эмоций на трассе. Сегодня, чтобы быть лучшим, нужно быть перфекционистом, то есть безупречным во всем. Это касается и машины, и штурмана, и водителя.

Одно из суеверий гонщиков: женщина в машине – это неудача. Как вы считаете, почему женщина не может быть штурманом?

– Когда уйду из ралли, захочу, чтобы рядом со мной в машине была женщина, но не сейчас. Не так в общем-то важно, кто штурман – женщина или мужчина, самое главное в этой работе – все делать правильно. На мой взгляд, ралли – это мужской спорт. Правда, моя жена так не считает. Она принимала участие в гонках в Норвегии. И даже дважды становилась чемпионом. Я думаю, моя семья – самая «раллийная» в мире. В гонках участвовали мои родители, жена, братья и даже дяди и тети.

Вас не тошнит от ралли?

– Нет. Я безумно люблю этот вид спорта. Я живу гонками. В десять лет я уже копался в двигателях гоночных автомобилей и ездил по территории, принадлежавшей родителям. Кроме того, в любом спорте, которым я когда-либо занимался, всегда добивался победы и становился лучшим.

Вы один из самых молодых чемпионов мира по ралли. Как долго можно заниматься ралли?

– Я считаю, в ралли можно ездить лет до сорока. При этом хочу заметить, что жизнь гонщика очень тяжелая. Тренировки отнимают массу времени и сил. И это еще не все. Для того чтобы в ралли быть лучшим, не менее важными, чем хорошая физическая подготовка, оказываются опыт и быстрота реакции.









Сегодня моему сыну исполнилось два года, а я большинство дней в году провожу вне дома, так что буду поздравлять его по телефону. Когда уйду из ралли, смогу больше заниматься семьей.

Какой должна быть машина у чемпиона мира?

– Само собой понятно, я – член команды «Субару» (смеется). Но тренировался и на машинах «Форда». Во время тренировок случается всякое, могу сказать лишь одно: автомобиль «Субару» – это то, что нужно для гонок. Из него я могу выжать максимум. Машина легкая, маневренная, с низко расположенным двигателем и, я бы сказал, с максимальной эргономикой. Это следствие и того, что команда «Субару» очень тесно работает с заводами-изготовителями, в отличие, например, от команды «Форда», где такой связи почти нет.

В чемпионате мира принимают участие четыре команды, все на разных марках машин. В этом году он был чрезвычайно интересным. Разница в результатах участников исчислялась несколькими секундами! Когда это две минуты или даже полминуты – уже скучно, а когда всего несколько мгновений – совсем другое дело. В таких случаях, собираясь на гонки, мозги следует оставить дома, а с собой прихватить побольше смелости. В ходе такой напряженной борьбы пилот часто попадает в крайне рискованные ситуации.

Если все-таки отвлечься от того, что вы гонщик «Субару», каким в принципе должен быть автомобиль для ралли? Ближе к серийному или к чему-то уникальному?

– По правилам, в ралли должны быть использованы те же двигатели и карданные передачи, что и в серийном производстве. Просто для соревнований используют более прочные материалы при их изготовлении. Однако все-таки повторю: у «Субару» есть небольшое преимущество – оно в тесной связи с заводами-изготовителями, инженерами.

Я постоянно контактирую с президентом «Субару мотор» г-ном Киоджи Такенака и с другими лицами из высшего руководства компании. Мы работаем как никогда рука об руку и у нас очень хорошие отношения. Уверен – команду ждет большое будущее.

Вам в этом году не везло или дело все-таки в машине?

– Мы – это команда, это одно целое. И любое поражение – это не поражение машины, а наше поражение. В том числе и мое личное.

В этом году в рамках чемпионата мы выступали в Аргентине, Мексике, Турции, на Кипре, в Японии, Германии, Англии и... Финляндии... Как раз здесь я не услышал штурмана, так что поражение – полностью моя ошибка. В Германии слишком поднажал – тоже моя вина. Таким образом, лично сделал две ошибки. В остальных четырех случаях – это наши общие поражения. А вообще, в гонках самое главное – это командный дух. Ни в коем случае нельзя никого и ни в чем винить.

Ваш стиль вождения на трассе и на улице? Как вы стираете покрышки?

– Так случилось, что я оказался кумиром молодых людей и потому должен быть образцовым водителем. Если, скажем, в Швейцарии или Норвегии что-нибудь сделаю не так, то сообщения об этом сразу займут место на первых полосах местных газет. Так что приходится стараться.

А где любят вас больше – в Норвегии или в Монако, где вы сегодня живете?

– Везде, но, наверное, в Норвегии больше. Если я дома пью кофе в каком-нибудь кафе, то немедленно подбегают люди, чтобы попросить автограф.

Желаем вам побольше той любви, что питает героев спортивных трасс. ■

БЕСПОКОЙНОЕ ХОЗЯЙСТВО

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPPI

Оживленные дебаты о том, непременно ли «Ягуару» нужен британский гонщик, стихли сами собой, когда «Форд» объявил об уходе из чемпионата мира ввиду непроглядной убыточности этой команды. Что самое ужасное, на продажу выставлен не только «Ягуар рейсинг», но и фирма «Косворт», выпускающая гоночные моторы нескольких типов! В паддоке возникла тихая паника.

БЕЗВЫХОДНАЯ СИТУАЦИЯ

По «Договору Согласия» – главному нормативному документу формулы 1, на старте Гран-при не может быть меньше 20 машин. Мало того, что никто не жаждет приобрести «Ягуар», так еще остаются без двигателей давние клиенты «Косворта» – «Джордан» и «Минарди». Вот и попробуй «обеспечить кворум»! К слову, до сих пор ждут новых хозяев и команды, почившие несколько лет назад, – «Прост» и «Эрроуз». «Конюшни» формулы 1 под ключ – товар определенно неходовой. Правда, «Ягуар» – более выгодный объект для сделки, поскольку успел построить полноценный автомобиль для сезона-2005. Но кому от этого легче…

Первым встрепенулся Берни Экклстоун и завел старую песенку: «Не беда. Я всегда говорил, что слабые команды не нужны никому – ни тем, кто их содержит, ни самой формуле 1, ни зрителям». И предложил поправку в регламент, позволяющую командам выставлять не по два, а по три автомобиля.

Скорее всего, так и придется поступить, хотя президент ФИА Макс Мосли резко против. Он ратует за дальнейшее всемерное уменьшение расходов. Смущает одно: даже если вступит в силу правило «одного мотора на весь сезон», перевозки и перелеты по всему миру дешевле не станут, а ведь число гонок за пределами Европы планомерно растет. И, черт возьми, постройка шасси тоже дорожает год от года!

«Джордан» и «Минарди» заявили, что положат все силы, дабы выйти на старт в 2005 году. Времени осталось мало, а пока никто не выразил желания делиться двигателями с беднотой чемпионата мира. Четкого пути выхода из ситуации, созданной «Фордом», не видно.

«И НЕТ НАМ ПОКОЯ»...

Коль формула 1 переживает тяжкие времена, командам следовало бы поспокойнее решать проблемы локальные, от которых не зависят жизнь и смерть чемпионата. Куда там! Именно в этот момент разразились кадровые скандалы – чуть не самые громкие за всю историю автогонок.

Неожиданное изгнание из «Рено» Ярно Трулли. Руководство команды в течение нескольких месяцев открыто подвергало итальянца обструкции, хотя он проводил свой лучший сезон. И довела до такого душевного состояния, что Ярно сам сообщил об уходе. О причинах столь внезапной антипатии Флавио Бриаторе к своему пилоту можно лишь гадать. Бриаторе не только шеф «Рено», но и персональный опекун Трулли со времен, когда тот выступал еще в картинге. В этом году истекает срок контракта, согласно которому Ярно выплачивал Флавио за менеджмент около трети своих доходов. А продлить кабальный договор гонщик отказался наотрез.

Спор за Дженсона Баттона мало-помалу вышел за рамки формулы 1 и перерос в крупную международную тяжбу. Англичанин заявил, что переходит из BAR в «Вильямс», лишь повинуясь желанию как можно быстрее завоевать титул. На уговоры остаться не поддался, обвинения в преда-

СОСТАВЫ КОМАНД В СЕЗОНЕ-2005

«Феррари»:	М.Шумахер, Р.Баррикелло
BAR:	Т.Сато
«Рено»:	Ф. Алонсо, Дж. Физикелла
«Вильямс»:	М. Уэббер
«Мак-Ларен»:	К. Райкконен, Х.-П. Монтоя
«Заубер»:	Ж. Вильнев, Ф. Масса
«Тойота»:	Р. Шумахер, Я. Трулли
«Джордан»:	?
«Минарди»:	?



Зеленые машины с белыми кошками на бортах в будущем году мы не увидим.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

Гран-при Италии
15-й этап, 12 сентября, Монца, 53 круга по 5793 м

1. Р. БАРРИКЕЛЛО (Бразилия, «Феррари») – 1:15.18, 448;
2. М. ШУМАХЕР (Германия, «Феррари») – 1,3;
3. ДЖ. БАТТОН (Великобритания, «BAR-Хонда») – 10.1;
4. Т. САТО (Япония, «BAR-Хонда») – 15.3;
5. Х.-П. МОНТОЯ (Колумбия, «Вильямс-БМВ») – 32.3;
6. Д. КУЛТАРД (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес») – 33.4;
7. А. ПИЦЦОНИЯ (Бразилия, «Вильямс-БМВ») – 33,7;
8. ДЖ. ФИЗИКЕЛЛА (Италия, «Заубер-Петронас») – 35.4.

Гран-при Китая
16-й этап, 26 сентября, Шанхай, 56 кругов по 5451 м

1. Р. БАРРИКЕЛЛО – 1:29.12.420;
2. ДЖ. БАТТОН – 1,3;
3. К. РАЙККОНЕН (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – 1,4;
4. Ф. АЛОНСО (Испания, «Рено») – 32.5;
5. Х.-П. МОНТОЯ – 45.1;
6. Т. САТО – 54,7;
7. ДЖ. ФИЗИКЕЛЛА – 1.05,4;
8. Ф. МАССА (Бразилия, «Заубер-Петронас») – 1.20.0

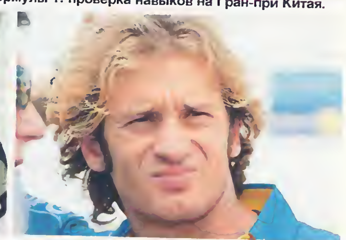
После 16 этапов

Пилоты: 1. М. ШУМАХЕР – 136;
2. Р. БАРРИКЕЛЛО – 108;
3. ДЖ. БАТТОН – 79;
4. Ф. АЛОНСО – 50;
5–6. Я. ТРУЛЛИ, Х.-П. МОНТОЯ – по 46.

Команды: 1. «Феррари» – 244;
2. BAR – 105;
3. «Рено» – 96;
4. «Вильямс» – 64;
5. «Мак-Ларен» – 58;
6. «Заубер» – 32.


Жак Вильнев возвращается в дружную семью формулы 1: проверка навыков на Гран-при Китая.


Дженсон Баттон сильно разочаровал шефа BAR Дейвида Ричардса.


Последние месяцы улыбчивый Ярно улыбался все реже и реже.

тельстве отверг. Понятно, что команда не станет удерживать пилота, который не хочет за нее выступать. Но – дело принципа! И BAR отправил в арбитражную комиссию ФИА копию действующего контракта с Баттоном – по 2005 год включительно. Обнаружилось, однако, что и у «Вильямса» есть права на Дженсона: несколько лет назад его отдавали «на сторону» в аренду, а не навсегда. Комиссия не сумела докопаться до истины, тогда дело передали в независимую швейцарскую юридическую компанию. Вопрос о трудоустройстве британца пока открыт.

На десерт зрителям, скучающим по острым сюжетам на трассах, – второе пришествие Жака Вильнева. «Заубер» сначала положил глаз на чемпиона формулы 3000 Витантонио Лиуцци, но потом ударил по рукам с канадцем, вызвав гнев важного спонсора – компании «Ред Булл». История абсолютно загадочная. «Заубер» ведь середняк по всем параметрам, включая бюджет; Жак всегда слыл стяжателем больших зарплат, а тут вдруг согласился принести в команду 5 миллионов долларов. «Тойота» охотно подобрала обиженного, но свободного Трулли и Ральфа Шумахера, ставшего ненужным «Вильямсу». Дейвид Култард, прощаясь с «Мак-Лареном», активно предлагает свой опыт боссам BAR. Как обычно, не определились с кадрами «Джордан» и «Минарди». Но их-то понять проще простого: зачем гонщики, если нет моторов. □

СЕМЬ ЧЕМПИОНОВ

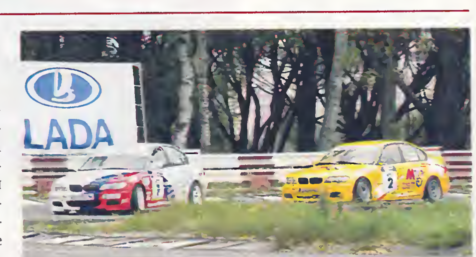
СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: ЮРИЙ ТЮРИН, ВАДИМ КРЮЧКОВ

Постепенно и как-то даже незаметно «кольцо» превратилось в самую развитую ветвь отечественного автоспорта: семь классов, двести пилотов. Пришла пора подвести итоги насыщенного сезона и представить победителей во всех зачетных группах.

«ТУРИНГ»

Принципиальное противостояние чемпионов двух последних лет завершилось победой Григория Комарова. Михаил Ухов в составе новой команды «раскатился» только ко второй половине лета, одержал две победы, но было уже поздно. А Комаров же, безусловно, провел свой лучший сезон – выиграл пять гонок и ни разу не опускался ниже второй ступеньки подиума.

Тотальный, незыблемый перевес БМВ-320 над автомобилями других марок наблюдается третий год подряд. И это одна из проблем «двухлитрового» класса, мало-помалу ставшего самым «финансоемким» в российском «кольце», но потерявшего при этом техническое разнообразие.



КУБОК «ЛАДА»

Самый дешевый монокласс вновь порадовал числом участников – ни на одном из этапов не стартовало менее тридцати гонщиков. Всего же зачетные очки получили 56 пилотов – рекордный показатель!

Преимущество Романа Козявина отнюдь не всегда было подавляющим, но тольяттинец мастерски использовал все появлявшиеся шансы и выиграл пять из семи этапов. Этот успех вполне логичен: гонщик, несмотря на свою молодость, один из ветеранов Кубка «Лада», а большинство его соперников – новички в этой серии, изначально задуманной как «школа автоспорта». Удивительно, но еще год-два назад необходимость Кубка «Лады» ставилась под сомнение.



ФОРМУЛА «ЛАДА»

Гонщики «Арт-Лайн Инжиниринг» выиграли четыре этапа, а пилоты «ЛУКойла» – три, тем не менее благодаря высокой стабильности оба попали в тройку призеров чемпионата. Победитель – Алексей Павловский (прошлогодний вице-чемпион... Финляндии) поднимался на подиум абсолютно всех этапов. К сожалению и в ущерб интриге, формула «Лада» в этом сезоне четко распалась на две «лиги». В первой – упомянутые команды, забравшие почти все награды сезона, во второй – все остальные, за нехваткой средств не сумевшие бросить перчатку традиционным фаворитам.

Добавим, что ныне это самый «древний» кольцевой класс, ведущий историю со времен СССР.



LADA REVOLUTION

Весной мало кто верил, что чемпионат в этом классе состоится – как-то очень уж медленно, словно неохотно, набирала «революция» обороты. Но желанные 11 машин в середине лета наконец собрались на старте и преподнесли сюрприз: штатный испытатель тольяттинских спортпрототипов Виталий Дудин уступил менее опытным пилотам.

Титул, завоеванный Кириллом Ладыгиным, однако, не сенсация. Сильные картингисты, как показывает практика, прекрасно чувствуют себя и на «кольце», а екатеринбуржец как-никак восьмикратный чемпион страны по картингу. Хотя, отметим еще раз, до начала чемпионата его не считали главным претендентом на суперприз в 1 миллион рублей, учрежденный АвтоВАЗом.



«ТУРИНГ-ЛАЙТ»

Преобразованный из Кубка «VW-Поло» новоявленный класс машин сохранил все его лучшие качества: относительную дешевизну, два с лишним десятка пилотов, высокую надежность не слишком «заряженной» техники. Победителем, как и ожидалось, стал не самый быстрый, но самый стабильный, допустивший меньше ошибок: на счету Владимира Лабазова всего две победы на этапах.

Последняя гонка сезона наглядно показала приятную демократичность «Легкого туринга»: на подиум поднялись пилоты, выступающие на разных машинах – «Ситроен-Саксо», «Фольксваген-Поло» и… ВАЗ-21124.



ФОРМУЛА «РУСЬ»

Сезон был разбит на две неравные части: затяжной отборочный тур (считай, «боевые» тренировки для начинающих пилотов) и спринтерская, двухэтапная финальная серия. Как и в прошлом году, условия диктовали «вчерашние» картингисты, в том числе пришедшие из любительского картинга. Никаких неожиданностей: львиную долю заездов и, как правило, с большим преимуществом выиграл 16-летний Сергей Афанасьев, проводивший в «Руси» свой второй полный сезон за «ЛУКойл Рейсинг».



КУБОК «ХОНДЫ»

Теперь, когда у «сивиков Type R» позади полноценный многоэтапный турнир, можно сказать: состоялся еще один класс машин, идентичных по подготовке и ставящих пилотов в технически равные условия.

Удивительно, но именно в этой серии, сравнительно молодой и стоящей особняком от других, собрался самый звездный состав: полдюжины чемпионов страны разных лет и в разных дисциплинах. Однако Владимир Черевань, Алексей Глебов, Владимир Сухов, Дмитрий Королев и другие опытнейшие спортсмены ничего не смогли противопоставить гонщику «ЛУКойла» Алексею Дудукало. □



ЧЕМПИОНАТ И КУБКИ РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ. ИТОГИ

Система начисления очков в разных классах машин варьировалась. В Кубке «Лада» и «Туринге-Лайт» зачетные очки прямо зависели от числа стартовавших, а в формулах добавлялись бонусы за поул-позишн и лучшее время круга в гонке.

«ТУРИНГ»

1. Г. КОМАРОВ (Курск, «МТС Эй-Си Рейсинг») – 117;
2. М. УХОВ (Москва, «Автодом Рейсинг») – 100;
3. В. НЕЧАЕВ (Армавир, «МТС Эй-Си Рейсинг») – 90.

КУБОК «ЛАДА»

1. Р. КОЗЯВИН (Тольятти, СКП) – 282;
2. М. ЗАСАДЫЧ (Москва, НСУ СТК «Билкон») – 183;
3. А. СЕВАСТЬЯНОВ (Москва, НСУ СТК «Билкон») – 180.

ФОРМУЛА «ЛАДА»

1. А. ПАВЛОВСКИЙ (Москва, «ЛУКойл Рейсинг») – 110;
2. В. АНТОНОВ (Москва, «Арт-Лайн Инжиниринг») – 86;
3. А. ДУДУКАЛО (Москва, «ЛУКойл Рейсинг») – 83.

LADA REVOLUTION

1. К. ЛАДЫГИН (Екатеринбург, «Active PRO Рейсинг») – 59;
2. В. ПЕТРОВ (Выборг, «Элекс Полюс») – 43;
3. В. ДУДИН (Тольятти, «Максмотор») – 41

«ТУРИНГ-ЛАЙТ»

1. В. ЛАБАЗОВ (Москва, «Динамо АССТИ») – 209;
2. А. СОТНИКОВ (Курск) – 187;
3. С. ХАБАРОВ (Москва, «Мегафон Моторспорт») – 175.

ФОРМУЛА «РУСЬ»

1. С. АФАНАСЬЕВ (Москва, «ЛУКойл Рейсинг») – 63;
2. Д. МОВЕ (Москва, «Lotta Рейсинг») – 53;
3. С. РОМАЩЕНКО (Москва, «Тонус Рейсинг») – 48.

КУБОК «ХОНДЫ»

1. А. ДУДУКАЛО (Москва, «ЛУКойл Рейсинг») – 100;
2. В. ЧЕРЕВАНЬ (Орел, «Карт Моторс») – 62;
3. А. ГЛЕБОВ (С.-Петербург, «Ральф-Арт Дивижн») – 61.



Борьба «борт в борт» – непременный элемент заездов легковушек с двигателями-1600.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ. ИТОГИ

Багги-1600:
1. В. НИКОЛАЕВ (Наб.Челны);
2. Ю. КУЗЬМИЧЕВ (Самара);
3. С. САДОВНИКОВ (Н.Тагил).
Багги-4000:
1. Г СОЛОМЕНЦЕВ (Тольятти);
2. О. ЖАВОРОНКОВ (Нижнекамск);
3. И. СОЛОМЕНЦЕВ (Тольятти).
Легковые-1600:
1. А. ИВАНОВ (Тольятти);
2. Д. МИННАХМЕТОВ (Казань);
3. С. ДОЛИН (Рязань).
Легковые-3500:
1. Б. КОТЕЛЛО (Тольятти);
2. Д. МИННАХМЕТОВ (Казань);
3. Р. МИННИХАНОВ (Казань).
«Волга»: 1. В. МАРТЫНОВ (Арзамас);
2. В. ТЮТИН (Н.Новгород);
3. А. ДЕМИДОВ (Н.Новгород).

БЕЗ КРИЗИСОВ И РЕФОРМ

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: **ЮРИЙ ТЮРИН**

Наряду с трековыми гонками, автокросс – самая «народная» дисциплина в России. И, пожалуй, наиболее консервативная. В отличие от ралли или кольцевых гонок, зачетные группы те же, что во времена развитого социализма, и трассы чуть ли не во всех краях и весях. По телевизору кросс увидишь редко. Зато он чрезвычайно доступен всем, кто любит смотреть гонки «живьем» или... участвовать в них.

Расходы? Да, 400–500-сильные монстры европейского Дивизиона 2 (4х4, 2 литра, турбонаддув) влетают в копеечку, оттого и немного их в руках российских пилотов. Каждый решает сам, как рациональнее тратить ресурс – в чемпионате России или, быть может, на первенстве Европы. Альтернатива – самобытные аппараты на базе отечественных машин. Выходит дешевле. Но тут одних денежных вложений недостаточно – нужен еще незаурядный инженерный дар. Тольяттинец Борис Котелло, многократный чемпион страны, занимается как раз «самостроем». Награда – золотая медаль, добытая им в этом году за рулем уникальной полноприводной «десятки» с мотором «Опель».

А в классе 1600-кубовых легковушек расходы слегка поднялись лишь однажды, в конце 90-х, когда на сцену вышла система впрыска. С тех пор никаких перемен, разве что «восьмерку» сняли с производства и новые кузова для боевых машин теперь добывать сложнее. Но пока незаметно, что ВАЗ-2108 сдаст позиции другой модели. Как и лидер класса Алексей Иванов – захватив трон три года назад, тольяттинец уверенно его удерживает.

После небольшого перерыва вернул себе титул в зачете багги-1600 опытный Валентин Николаев из Набережных Челнов. Этому отчасти способствовал уход сильной московской команды «Газпром Моторспорт» – кузницы молодых чемпионов. Багтийный автопарк «Газпрома» ныне распродан, разошелся по рукам. Одна из машин, год назад привезшая Романа Колесникова на подиум европейского чемпионата, стала примой Дивизиона багги-4000. На ней завоевал титул Григорий Соломенцев, многие годы создававший машины сам и давно не добивавшийся такого успеха.

Багги строят по принципу «твори, выдумывай, пробуй». Колеса и агрегаты крепятся к пространственной раме из труб. Дешевле не придумаешь, если не прибегать к помощи заграничных «ателье». К тому же в наших условиях «4000 кубических сантиметров рабочего объема» – сущая фикция. Двигатели багги классов «1600» и «4000», как правило, несут на себе эмблему ВАЗа, различаясь лишь степенью форсировки.

Чемпионат России по кроссу никогда не пребывал в упадке и не требовал глобальных реформ. Этапы в Казани, Тольятти, Дмитрове и Курске прошли на ура. Если и есть кризис, то только «перенаселения» – фаворитов значительно больше, чем медалей. □



[illegible] купе ВАЗ помогло Борису Котелло завоевать де[illegible] титул.



Угадайте, в [illegible] финала багги-1600?

В ГОСТЯХ У «НЕМЕЦКИХ МАСТЕРОВ»

ЮРИЙ ТЮРИН. ФОТО АВТОРА

Полтора года назад Чехия вошла в Евросоюз. И не только открыла для европейцев границы, но и стала первой страной Восточной Европы, куда пришла одна из самых популярных европейских гоночных серий – чемпионат DTM.

УРОКИ ПРОШЛОГО

«Немецкий чемпионат» (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft), как раньше расшифровывалась аббревиатура, ведет историю с конца 80-х. Нынче толкование буквы М несколько иное – Meisters («мастера») вместо Meisterschaft. «Немецкий» – это не только адрес прописки. Изначально в DTM участвовали только немецкие производители – «Опель», «Мерседес-Бенц», БМВ и, не удивляйтесь, «Форд», чье европейское представительство и заводы тоже расположены в Германии. На старт в DTM допускают только автомобили, построенные на базе серийных, выпущенных в количестве не менее десяти тысяч экземпляров. То есть в гараже «дэтээма» – привычные европейскому народу «Ауди-А4», «Мерседес-Бенц» С-класса, «Опель-Астра» и «Опель-Вектра».

Первенство впервые провели в 1988 году, и, оказалось, его организаторы попали в яблочко. Популярность серии росла как на дрожжах – этапы показывали по ТВ, стартовали в них самые известные гонщики, а по числу болельщиков на трибунах «Дойтче Туренваген» стал сопоставим с формулой 1! ФИА заволновалась – по крайней мере, в Европе DTM серьезно конкурировал с обожаемым федерацией «Большим цирком». Разогнавшийся локомотив кузовных гонок требовалось срочно притормозить – деликатно, но эффективно. И гениальный ход нашелся: в 1995-м DTM преобразовали в ITC – международную серию с этапами в Германии, Португалии, Великобритании, Финляндии, Италии, Бразилии и Японии. Поди плохо?! А через год чемпионат умер «своей смертью» – команды и стоящие за ними заводы не выдержали резко скакнувших расходов.

ТОРМОЗА ПРОГРЕССА

Возрождение готовили четыре года, и усилиями «Опеля», «Ауди» и «Мерседеса», скучающих по былым временам, чемпионат учредили вновь. Играть решили на новый лад: уроки не прошли даром, а потому в правилах теперь регламентировано решительно все, что касается устройства автомобилей, дабы не допустить «гонки вооружений» и неконтролируемого роста бюджетов.

К примеру, по ходу сезона нельзя менять аэродинамику автомобиля. Естественно, до предела «удешевлен» и двигатель – объем не более 4 литров, восемь цилиндров, не более четырех клапанов на цилиндр, угол развала блока для всех – 90 градусов, с двумя обязательными шайбами на впускном коллекторе диаметром 28 мм (простейший способ ограничить мощность). А вообразите, какова надежность моторов, если на весь 11-этапный сезон автомобилю «отпущен» один двигатель! Перед стартом первой гонки его пломбируют судьи – какой-либо ремонт недопустим, в случае поломки мотор подлежит замене. Как и в формуле 1, пилот, воспользовавшийся запасным мотором, стартует с последних позиций.

Строгие меры дают отличный результат: мощность двигателей ныне

Хайнц-Харальд Френтцен нашел пристанище в одной из «конюшен» «Опеля».

Нынешний DTM – чемпионат трех марок: «Опеля», «Ауди» и «Мерседес-Бенца».





Пит-стоп не совсем «а'ля формула 1» – тоже по три механика на колесо, а вот дозаправка – из специальных баллонов.



Солнцезащитный «плед» применяют даже в прохладную погоду.


Матиас Экстрём – самый молодой чемпион за всю «современную эру» DTM.



Обладая самым сильным мотором, «Вектра» не вполне удалась с точки зрения аэродинамики, что сказалось на результатах.

держится на уровне 470–480 л. с., вне зависимости от модели. Все «механические» и «электронные» пути увеличения мощности перекрыты. Кое-что могут сделать химики. Питер Дамбрек, пилот «OPC Тим Феникс», утверждает, что переход на новое масло «Вальволин» добавил мотору 4 л. с. Но такой довесок не слишком ощутим на трассе и чемпионом в одночасье не сделает.

Табун почти в полтысячи «лошадей» приводит задние колеса через опять-таки стандартную для всех шестиступенчатую коробку передач. Колеса обуты в шины «Данлоп», одинаковые для всех по размерности и составу смеси. Цель достигнута – простора для бурного технического прогресса нет. В регламенте же прописаны и элементы шоу – обязательные пит-стопы для дозаправки и замены шин. Добро пожаловать на старт!

ЛЮДИ И МАШИНЫ

Дорога в DTM открыта не только немецким производителям, а, по сути, любым – был бы подходящий базовый автомобиль. Но пока «чужие здесь не ходят». Первый сезон возрожденной серии прошел в борьбе «Мерседеса» и «Опеля». Чемпионом-2000 стал пилот «Мерседеса» немец Бернд Шнайдер, спустя год он повторил успех. Затем уступил корону гонщику «Ауди» французу Лорану Айелло, после чего в 2003-м вернул ее обратно.

В нынешнем чемпионате стартовали 10 команд на машинах трех марок. Среди пилотов: недавние звезды формулы 1 Жан Алези и Хайнц-Харальд Френтцен, многократные победители «24 часов Ле-Мана» Том Кристенсен и Франк Биела. Громкие имена – гарантия зрительского интереса. А вот грандам автогонок лавры и звания, добытые ранее, никаких гарантий в DTM не дают. Алези, выступающий здесь третий год, на подиумах весьма редкий гость. А дела новичка Френтцена совсем никудышные – никак не приспособится вице-чемпион мира 1997 года к управлению «Опелем-Вектра».

На первых ролях в этом году отнюдь не «немецкие мастера» – голландец Кристиан Алберс, британец Гари Паффетт и швед Матиас Экстрём. По ходу турнира «Ингольштадтский экспресс» раскатился настолько, что у мерседесовцев Алберса и Паффетта перед гонкой в Брно остались разве что математические шансы догнать Экстрёма. А «Опель», увы, «отбывал» кризис, откуда только-только начал выбираться. Питер Дамбрек считает, что у «опелей» однозначно лучший мотор, а проблема другая: «Мы никак не можем найти баланс автомобиля. «Вектра GTS» не



Болельщики кучкуются по интересам: это клан команды «Ауди-АВТ», за которую выступает Матиас Экстрём.

очень устойчива в скоростных поворотах. Мало того, на прямых на большой скорости иногда приходится чуть сбрасывать газ, иначе рискуешь просто вылететь с трассы. Всему причина – аэродинамика, а вмешаться в нее можно будет только зимой».

МЫ ВЫБИРАЕМ DTM!

Автодром «Масарик-Брно» – пять с половиной километров асфальта, петляющего по холмам и лощинам. Когда-то здесь проводили мотоциклетные Гран-при и кольцевые гонки грузовиков. Не всем пилотам незнакомая дорожка по душе. Ветеран формулы 1 Эммануэлле Пирро ворчит: «Трасса тяжелая – большие перепады высот, сложные повороты. Вроде широкая, а обгонять почти негде».

Театр начинается с гардероба, а гонки для зрителей – с кассы. Билеты вполне доступны даже по российским меркам. Самый дорогой – лучшие места на весь уик-энд, с пятницы по воскресенье – 75 евро. На подъездах к автодрому устроены кемпинги, сплошь заставленные автомобилями с домиками на прицепах – это болельщики, путешествующие с гонки на гонку. На премьеру чемпионата DTM в Чехии съехалось 35 тысяч зрителей.

Никакой толкотни – широкие дороги и тротуары внутри трассы позволяют свободно перемещаться, не мешая работе «маршалов» и команд. Немецкий порядок – на каждую трибуну билет свой собственный, отдельно продаются билеты в паддок. Напротив трибун – огромные телеэкраны, где идет прямая трансляция с повторами наиболее важных моментов.

DTM – главное зрелище дня. На гарнир знакомый российским любителям автоспорта Кубок «Поло», Кубок «Порше-Каррера», где стартует наш Олег Кесельман, формула 3 и формула БМВ, в которой первые шаги делает сейчас Федерико Монтоя – 15-летний брат знаменитого гонщика-колумбийца.

Чуда не произошло. Матиас Экстрём стартовал с первой позиции, обогнать себя никому не дал и роковых ошибок не совершил. Есть новый чемпион! «Опель» показал, что заметно подтянулся к лидерам: швейцарец Марсель Фесслер на финише был четвертым. Френтцен, также выступающий на «Опеле», – шестой. Алези за рулем «AMG-Мерседес» – девятый. В DTM полным ходом идет смена поколений. Ветеранов, в том числе экс-чемпионов Шнайдера и Айелло, мало-помалу вытесняет с пьедесталов молодежь. Новоявленному чемпиону – 26 лет. А его главные соперники Алберс и Паффетт, что сразятся теперь за оставшиеся призовые места, еще моложе. Все пришли в DTM из гонок младших формул, выбрав именно этот маршрут взамен считающегося более «правильным» и прибыльным: формула 3, формула 3000, формула 1. Как ни крути, а «туринговых дел мастера» опять начинают мешать «Королеве автоспорта». □

«Я с вами больше не играю!» Контактной борьбы в сражении легковых машин всегда хватает.

ОДИН ТИТУЛ – В КАРМАНЕ

За два этапа до окончания чемпионата FIA «Гран Туризмо» команда «ЮКОС-Фрайзингер» обеспечила себе титул в зачете N-GT. Решающим стало выступление ее экипажей на немецкой трассе в Ошерслебене. Стефан Ортелли и Эммануэль Коллар на финише были вторыми, Алексей Васильев и Николай Фоменко – четвертыми.

Победу в гонке одержали немцы Саша Маассен и Лукас Лур, выступающие также на «Порше-996» в цветах ЮКОСа. И теперь только они могут лишить короны лидирующих Ортелли и Коллара – в зачет пилотов ясность внесут гонки в Китае и ОАЭ. Алексей Васильев в этом протоколе занимает небывало высокое для россиянина пятое место, а Фоменко, пропустивший один этап серии, – одиннадцатый.



ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ ЛИУЦЦИ

Сезон формулы 3000 в этом году был словно скопирован с главного гоночного чемпионата планеты. Подобно Михаэлю Шумахеру, 23-летний итальянец Витантонио Лиуцци не слезал с подиума, выиграв семь гонок из десяти, в том числе заключительную – в Монце. Более-менее достойно боролся с ним лишь соотечественник Энрико Токкачелло (в прошлом проведший несколько гонок формулы 3 в России) – одна победа и пять вторых мест. А все остальные пилоты были лишь «мальчиками для битья», включая многоопытного чеха Томаша Энге.

Выступлениями Лиуцци обеспечен итоговый успех команды «Арден», за которую, к слову, не так давно выступал Виктор Маслов. Блестящая езда итальянца замечена «на высшем уровне». К Витантонио присматриваются «конюшни» формулы 1 – в частности, «Заубер», пригласивший его на тестовые заезды.

ВЫНОСЛИВЫЙ РОМА

Роман Русинов одержал итоговую победу в LMES – четырехэтапной серии 1000-километровых гонок на выносливость, прошедших в Монце (Италия), Нюрбурге (Германия), Сильверстоуне (Великобритания) и Спа-Франкоршам (Бельгия).

Последний этап не слишком удался Русинову и его партнерам – бразильцу Хайме Мело и бельгийцу Берту Лонгину. «Феррари-360 Модена» интернационального экипажа сделала лишнюю остановку в боксах – пошел дождь, понадобилось заменить шины. И несколько раз попадала в мелкие стычки с соперниками, что также отняло время. Тем не менее, пятого места на финише Роману хватило, чтобы взять верх в зачете пилотов класса GT. На его счету также второе место в Монце и победа в Сильверстоуне.

На пресс-конференции в Москве 22-летний Русинов рассказал о планах на будущее: «Конечно, моя цель – формула 1, однако без солидного бюджета путь пилоту туда закрыт. От спонсоров зависит и мой сезон-2005».



РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

11-й этап, ралли Японии

1. П. СОЛЬБЕРГ (Норвегия, «Субару-Импреза») – 3:43.50;
2. С. ЛОЭБ (Франция, «Ситроен-Ксара») – 1.13;
3. М. МАРТИН (Эстония, «Форд-Фокус») – 1.43
4. М. ГРОНХОЛЬМ (Финляндия, «Пежо-307») – 2.17;
5. К. САЙНС (Испания, «Ситроен-Ксара») – 2.31;
6. Х. РОВАНПЕРА (Финляндия, «Пежо-307») – 7.26;
7. М. ХИРВОНЕН (Финляндия, «Субару-Импреза») – 9.06.
8. Э. ВАРМБОЛЬД (Германия, «Форд-Фокус») – 18.14

12-й этап, ралли Уэльса

1. П. СОЛЬБЕРГ – 3:42.39;
2. С. ЛОЭБ – 0.06.
3. М. МАРТИН – 2.53;
4. К. САЙНС – 3.42;
5. Ф. ДЮВАЛЬ (Бельгия, «Форд-Фокус») – 4.41;
6. Х. РОВАНПЕРА – 6.44;
7. М. ХИРВОНЕН – 7.08.
8. М. ШТОЛЬ (Австрия, «Пежо-206») – 10.20

После 12 этапов

Пилоты. 1. С. ЛОЭБ – 92;
2. П. СОЛЬБЕРГ – 64;
3. М. МАРТИН – 59;
4. К. САЙНС – 55;
5. М. ГРОНХОЛЬМ – 47;
6. Ф. ДЮВАЛЬ – 43.

Команды: 1. «Ситроен» – 150;
2. «Форд» – 112;
3. «Субару» – 91
4. «Пежо» – 76.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ФОРМУЛЫ 3000, ИТОГИ

Пилоты: 1. В. ЛИУЦЦИ (Италия, «Арден») – 86;
2. Э. ТОККАЧЕЛЛО (Италия, BSN) – 56;
3. Р. ДОРНБОС (Монако, «Арден») – 44.
4. Т. ЭНГЕ (Чехия, «Ма-Кон») – 38;
5. П. ФРАЙСАХЕР (Австрия, «Супер-Нова») – 33;
6–7. Э. ГУЭРРЕРИ (Италия, BSN), Х. ЛОПЕС (Аргентина, CMS) – по 28, все – «Лола-Зетек».

Команды: 1. «Арден Интернэшнл» – 130;
2. «BSN Компетишн» – 84;
3. «Ма-Кон Инжиниринг» – 49

ВЛАДИМИР БУЗЛАНОВ



Трагически погиб многократный чемпион СССР и России, талантливый гонщик, выдающийся наставник, инженер и организатор. Как и все люди, без остатка отдающие себя любимому делу, технический директор проекта Lada Revolution и руководитель фирмы «ТоргМаш» был близок и дорог сотням людей. Он все успевал одновременно и с неизменной улыбкой на лице – стартовал в гонках, тренировал спортсменов, снимался в кино, воспитывал детей и помогал друзьям.

Ему было всего 45.

Редакция ЗР скорбит и соболезнует родным и близким.

ГОНОЧНЫЕ УДОЧКИ ИЗ ПАРАГОНА

ВАДИМ КРЮЧКОВ.
ФОТО АВТОРА И «МАК-ЛАРЕН»

Для бывалых рыболовов не секрет, из какого материала делают самые современные снасти. Дорогие удилища – это процентов на восемьдесят углеволокно.

Но при чем, спрашивается, здесь формула 1? Да при том, что нынче шасси гоночных болидов «Большого цирка» на 85 процентов тоже из углепластика. Подобно упомянутым снастям, они обладают, казалось бы, несовместимыми свойствами – прочностью и хрупкостью. О некоторых «тайнах» постройки формул мне удалось узнать в британском городе Уокинг, где расположен открывшийся весной этого года «Мак-Ларен Текнолоджи Центр».

ВЫТЕСНЯЯ МЕТАЛЛ

Какими же несерьезными, нежными кажутся многие детали при ближайшем рассмотрении! Взять хотя бы защитные щитки и стенки воздуховодов охлаждения тормозной системы – они не толще картона. Между тем в основе этих деталей из композита – нити углеволокна перекрестного плетения. Выглядят как обычная стеклоткань, только черного цвета. Даже один слой такого углепластика необычайно прочен и легок. Что уж говорить об узлах и деталях покрупнее. Монокок (основа формулы, к которой крепится все остальное), рычаги подвески, тяги и даже тормозные диски сделаны из одного и того же материала. Как бы его ни величали – графитом, карбоном или иначе – суть не меняется. У нас этот материал принято называть углепластиком.

Вспомним телерепортажи с трасс формулы 1. Вот одна из машин заезжает на пит-лайн, где механики в мгновение ока меняют носовой обтекатель с антикрылом. Смотрится он довольно массивным, но на наших глазах деталью манипулируют так, будто она невесомая. Обтекатель лишь кажется монолитом. На самом деле он легкий и сделан по принципу сэндвича: соты из алюминиевой фольги посередине, а сверху и снизу тонкий углепластик.

Тот же принцип в основе многих элементов подвески. Сочетание продольных или сплетенных нитей угле-

волокна снаружи и соты из алюминия или несгораемого материала «номекс» внутри. Мало того, в изготовленную таким образом деталь вклеивают еще и металлические сферические шарниры – в подвеске гоночного автомобиля не место резиновым втулкам и сайлентблокам.

Конечно, при изготовлении шасси используется и металл, но, как правило, не сталь. Во всяком случае, «Мак-Ларен» применяет в основном титан и сплавы на основе магния или алюминия. Колеса, ступицы, корпусные детали коробки передач из углепластика пока не делают. Впрочем, конструкторы уверены: чем дальше, тем меньше и меньше будет металла. Например, одна из перспективных разработок «Мак-Ларена» (возможно, она появится уже в будущем году на модели MP4-20) – коробка передач с корпусом... из углепластика. Говорят, технические проблемы решены, дело лишь в цене. Сейчас команда покупает корпуса коробок из алюминиевого сплава у фирмы «Илмор» по 14 тыс. фунтов за штуку. С переходом на углепластик стоимость возрастет до... 100 тыс. фунтов! Учитывая, что на сезон требуется 25–30 коробок, несложно подсчитать, в какую копеечку обойдется переход на ультрасовременные материалы. Как шутят сами инженеры, парадокс в том, что сначала они добиваются облегчения болида любой ценой, а потом догружают его балластом, дабы соответствовал техническим требованиям.

НОВЫЙ ШТАБ

Еще один парадокс – сам технологический центр: именитая команда оказалась в роли догоняющей. Казалось бы, все надо вкладывать в совершенствование болида, но нет: автомобиль модернизируется постепенно в ходе сезона, а огромные средства уходят на завершение строительства. В результате у «Феррари» – лучшие достижения в гон-

В новом центре серийно производят эксклюзивный «Мерседес-Бенц SLR».



Даже руль болида выполнен из композита.



Ступица из титана, тормозной диск и рычаги из углепластика.



ках, а у «Мак-Ларена» – лучший в формуле 1 технологический центр. Говорят, это сделано ради стратегической выгоды – капитальные вложения начнут приносить команде дивиденды в виде высоких мест в гонках уже следующего года. До переезда в новую штаб-квартиру производство «Мак-Ларена» было разбросано по семи различным зданиям. Собрав все силы под одной крышей, рассчитывают на куда больший эффект.

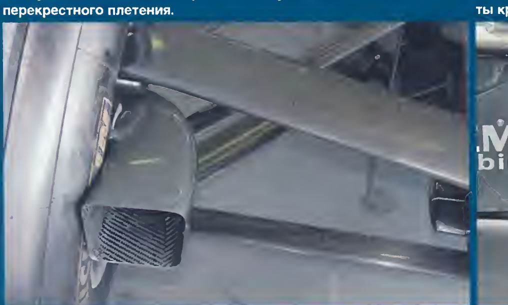
Ультрасовременный комплекс выполнен в стиле хайтэк. Только площадь остекления – 43 тыс. м². В центре занято 950 человек. Здесь гоночное отделение, производство электроники, служба маркетинга, автомобильное отделение (выпуск эксклюзивного «Мерседес-Бенца SLR»). Гоночное включает несколько производств. Одно специализируется на изготовлении металлических деталей, другое – на сборке коробок передач. Отдельно расположен строго засекреченный цех – тут в автоклавах выпекают монококи и углепластиковые детали.

В аэродинамической трубе доводят аэродинамику болидов, используя для этого как готовые автомобили, так и макеты масштаба 1:2. Продувка идет в разных положениях, имитирующих клевки при разгонах и торможениях, крены в поворотах. Всего отрабатывается около 40 позиций.

Короче говоря, в здании, называемом «Парагон», сосредоточено все для проектирования, производства, испытаний и доводки гоночных автомобилей.

В этом автоклаве выпекают детали из углепластика.

Не так давно, во времена господства «Мак-Ларена» и «Вильямса», итальянцы предсказывали скорое возрождение былой славы «Феррари». Искренне верили – и не ошиблись. Может быть, нечто похожее происходит сейчас в Британии? Английские аналитики считают, что у «Скудерии» вскоре появится достойный конкурент в лице «Мак-Ларена». Не последнюю роль в этом призван сыграть новый технологический центр. Не об этом ли говорит выход команды из кризиса в конце нынешнего сезона? ■



Воздуховод охлаждения тормозов – из углепластиковой ткани перекрестного плетения.



Колесный диск ENKEI из легкого сплава. За ним видны элементы крепления карбонового тормозного диска.

С ПОЛНЫМ ГАЗОМ... ВСЛЕПУЮ

МАРК ПОДОЛЬСКИЙ, МАСТЕР СПОРТА

Один из обязательных элементов ралли – навигация, для чего в состав экипажа, помимо пилота, вводят штурмана. То, что он делает, в общем-то напоминает работу штурманов любого судна – от рыболовного траулера до космического корабля. Вот только инструменты у каждого из них, разумеется, отличаются.

ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ ТАК

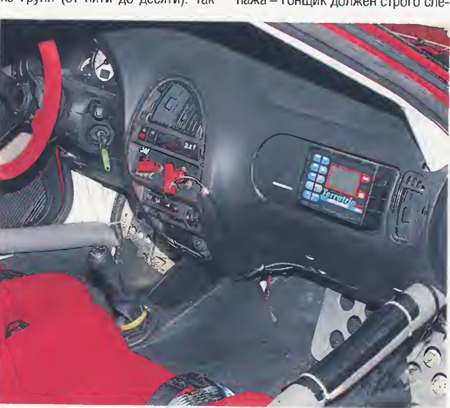
Как полноправный член экипажа штурман получил свою приборную панель. Сначала в ней поселилось нехитрое устройство под названием «Спидпилот», заимствованное у авиаторов. Собственно, это – обыкновенные часы с секундомером, в которых специальная шкала позволяет определять скорость по промежутку времени, необходимому для прохождения километра трассы. Вторым прибором стал счетчик пройденного расстояния – некогда знаменитый механический «Твинмастер».

Одной из основных штурманских проблем доэлектронной эры была тарировка этих приборов. Если «Спидпилот» время от времени сверяли с заведомо точными часами, то к «Твинмастеру» прилагался целый чемодан шестеренок. Подключался прибор через специальный тройник к штатному тросу спидометра. В зависимости от диаметра колес и передаточных чисел в приводе, для получения достоверных показаний несколько раз проезжали специальный мерный участок. У прибора было две шкалы – одна, верхняя, обычно оставлялась под суммарный пробег, а нижняя – для отсчета расстояний между ориентирами в «легенде».

ГЛАВНОЕ – ТЕМП

Ключ к победе в ралли – скоростная стенограмма, позволяющая максимально быстро проходить спецучастки. Ее составляет сам экипаж. Есть несколько способов кодовой записи режима движения на спецучастках, но основной принцип не меняется. Все повороты делят по сложности на несколько групп (от пяти до десяти). Так же помечают ямы, камни, трамплины и прочие «сюрпризы». Благодаря информации штурмана в ходе гонки пилот заранее знает, что его ждет впереди за закрытым поворотом или перегибом дороги, и начинает управляющие действия до того, как увидит, куда надо ехать. При езде по скоростной стенограмме на каждом препятствии экономят лишь доли секунды, но с учетом их общего количества (несколько сотен на каждом СУ) набирается несколько секунд – тех самых, что необходимы для победы.

Понятно, какая ответственность лежит на обоих членах экипажа – гонщик должен строго следовать командам штурмана, а тот в свою очередь – своевременно сообщать пилоту всю необходимую информацию. Чрезвычайно важен темп чтения стенограммы. Ускоряя его, штурман подгоняет пилота, замедляя – тормозит. Выбор правильного темпа чтения – высший пилотаж!



Рабочее место штурмана «Ситроена». Прямо перед глазами электронный «Терратрип».



«Мерседес» подготовлен к старту в ралли старинных автомобилей. На тоннеле пола штурманский «Твинмастер» – чистая механика.

Как это делается? Профессиональные штурманы «помнят» основные трассы «специальной» памятью. Психологи называют ее проприоцептивной: участки запоминаются по ощущениям вестибулярного аппарата и давлению кресла, к которому штурман крепко-накрепко привязан спортивными ремнями безопасности. Именно по тому, как идет автомобиль по трассе, как его «болтает», он ориентируется, выбирая темп чтения «легенды». При этом крайне важно знать нормальный для данного пилота уровень «болтанки», что достигается только многократными совместными тренировками.

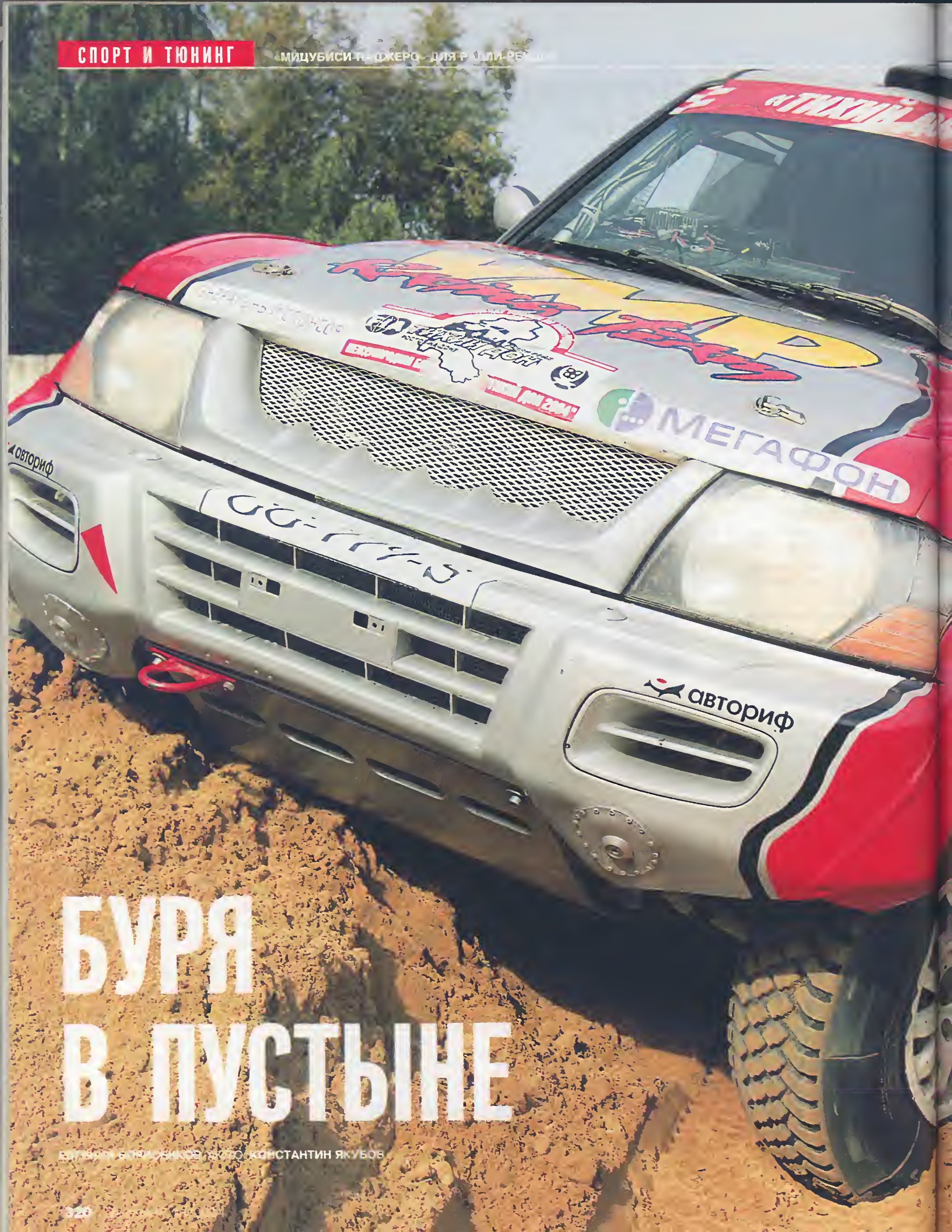
ОРИЕНТИР ПОДСКАЖУТ ШКАЛЫ

Зачем такие сложности? Дело в том, что штурману на трассу смотреть некогда, и он руководствуется в основном показаниями прибора. Сейчас это чаще всего электронный «Терратрип» – специальный счетчик пути с несколькими шкалами. Они-то и сообщают расстояние между ориентирами и препятствиями на трассе. Задача штурмана при прохождении СУ не только читать скоростную стенограмму, но и управлять счетчиками расстояний – показатель одного ведет отсчет от старта участка, другой служит для отсечки расстояний между ориентирами и сбрасывается на «0» после прочтения позиции. Когда штурман ошибается, чаще всего сбивается привязка для чтения стенограммы, и восстановить ориентиры без прибора практически невозможно. Отчасти поэтому предусмотрены две шкалы расстояний, и общий пробег стараются не сбрасывать – «Терратрип» позволяет его корректировать на стоянках после прохождения части дистанции.

Кроме расстояний штурман также ведет контроль всех временных параметров гонки, но приборы для этого примитивные – обычные хронометр или секундомер.

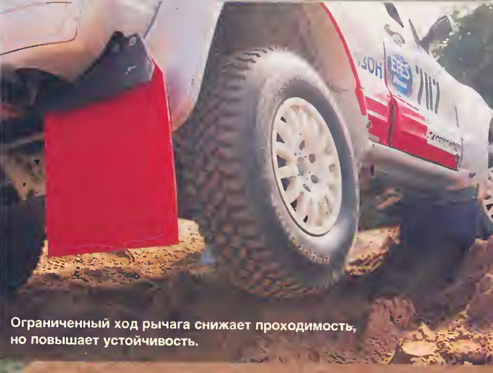
Учитывая цену ошибки любого из членов экипажа, нетрудно догадаться, как поедет гонщик, не доверяющий своему штурману. А уж если кто-то из них откровенно «прихрамывает» или опыта совместной работы маловато, до того, чтобы улететь в кювет, – рукой подать.

У тех же, кому удалось овладеть премудростями ралли и поймать тонкое ощущение «резонанса» со своим партнером, боевой конь мчит по трассе ралли, как космический корабль. □



БУРЯ В ПУСТЫНЕ

…КОНСТАНТИН ЯКУБОВ


Ограниченный ход рычага снижает проходимость, но повышает устойчивость.

Ралли-рейд – дисциплина синтетическая. От ралли здесь – дорожная книга (легенда), контроль времени и скоростной режим. От рейдов – бездорожье, необъятные расстояния и спутниковая навигация. По сути, это хронометрируемая многочасовая (а то и многодневная!) гонка по проселкам и направлениям. Протяженность среднего спецучастка – от 300 до 600 километров, а в марафонских дистанциях набегает до двух с половиной тысяч! Столь чудовищные нагрузки серийной технике не по плечу. На чем соревнуются в высшей лиге, нашему корреспонденту рассказал топ-пилот команды VMP Racing Team мастер спорта Алексей Беркут.

ОДИНАКОВЫ С ЛИЦА

Самые серьезные автомобили выступают в классе Т2. По международным требованиям в них надо сохранить от базовой модели лишь основание кузова и блок двигателя. Разумеется, создатели такой техники в полной мере используют либеральность регламента, дорабатывая и переделывая до 90% «родных» систем и агрегатов. Главная цель – повысить выносливость и улучшить ремонтопригодность машины. Сил и средств не жалеют – фирменный прототип для «Париж–Дакара» стоит миллионы (!) долларов. Нам такое не по карману. Впрочем, на сторону такое сокровище и не продадут. Наш «Мицубиси-Паджеро MWB» (среднебазный) подготовлен французской тюнинговой компанией «Ралли Арт» (Rally Art). Свой труд она оценила гораздо скромнее – «всего» 350 тыс. евро.

Основу болида составляет пространственная силовая ферма, включающая лонжероны пола и каркас безопасности. На ней держатся все агрегаты и элементы подвески. Наружный обвес, воспроизводящий облик машины (крылья, двери, капот, крыша и боковины кузова) – целиком из кевлара. Этот легкий и прочный материал позволил сбросить излишки веса.

Двигатель, как ни странно, бензиновый – 3,5-литровый MIVEC. Он оснащен устройством для изменения фаз газораспределения и развивает мощность 280 л. с. Максимальный крутящий момент тоже немаленький – 350 Н·м. А вот предельные обороты невысоки – всего 7500. Это позволяет снизить нагрузку на детали, увеличив тем самым надежность. Аппетит в боевом режиме – до 50 литров АИ-98. Чтобы «не обсохнуть» на длительных спецучастках, понадобился объемистый топливный бак. Пожаробезопасное резиновое хранилище с губчатым наполнителем вмещает аж 430 литров товарного то-

плива. Будь под капотом дизель, обошлись бы куда меньшей емкостью. Но машины с таким мотором по регламенту должны иметь больший минимальный вес, что в сочетании с меньшей удельной мощностью лишает шансов на успех.

Коробка передач – секвентальная (с последовательным включением) кулачковая шестиступенчатая. Передачи можно переключать без помощи сцепления – специальное устройство в нужный момент на мгновение блокирует зажигание (зритель слышит при этом характерный хлопок). Но многие гонщики полагают, что с педалью, по старинке, все же надежнее. Тем более, что при аккуратном обращении диски служат весьма долго.

В редукторах обоих ведущих мостов стоят шестерни с трехкратным запасом прочности. Каждый редуктор к тому же снабжен установленным на крыше (!) теплообменником и циркуляционным электронасосом. Несмотря на это, ресурс каждого из узлов редко превышает 3 тыс. км. В заднем мосту – самоблокирующийся дисковый дифференциал. Точно такой же можно поставить и спереди, но многие жертвуют проходимостью ради управляемости. Ведь рулить с заблокированным передним мостом трудно, как на тракторе.

От серийной подвески пригодились только шаровые опоры и подшипники. Остальное, в том числе рычаги, изготовлено заново. Колею расширили на 150 мм. На каждое колесо поставили пару пружин с амортизаторами, сайлентблоки заменили керамическими втулками. Регулировать и настраивать можно все: углы установки колес, высоту кузова над дорогой, усилия сжатия и отбоя, жесткость стабилизаторов и т. д.

В основании покрышек, надетых на колеса российского производителя (ВСМПО), лежит кевларовый корд! Это позволяет без вреда снижать



Рабочее место пилота оборудовано по спортивным стандартам.



Поилка – важный элемент жизнеобеспечения экипажа.



Чтобы не сбиться с пути из-за сбоев в электронике, вся «навигация» продублирована.

давление до 0,5 атм, что особенно важно при движении по песку. Делать это можно прямо на ходу, не покидая машины. Автономная система подкачки способна обслуживать каждое колесо по отдельности: на стравливание одной атмосферы уходит 20 секунд, на накачивание – 1,5–2 минуты. Таким образом можно компенсировать и небольшой прокол, а вот пробоину посерьезнее компрессору не осилить. Поэтому в багажном отсеке, под колпаком, всегда хранятся две-три запаски.

АВТОНОМНОЕ ПЛАВАНИЕ

Экипажу в ралли-рейдах нужна выносливость под стать автомобилю: нередко в кабине приходится безвылазно проводить 8–10 часов, да еще в «боевом» режиме! Но ведь люди-то не железные – о них надо позаботиться особо.

Хотя соревнуются чаще всего в пустыне (взять тот же «Париж–Дакар»), где температура в тени легко достигает 60°С, кондиционера в машине, увы, нет. Отдавать ему так нужные в гонке лошади-



Автоматическая система подкачки – одно из средств повышения проходимости.



Тонкостенные трубы рычагов нуждаются в защите от летящих камней.

ные силы – непозволительная роскошь. Взамен – воздухозаборник на крыше и... поилки для пилота и штурмана. Это установленные в полостях дверей четырехлитровые канистры (по паре на каждого) с энергетическим напитком: достаточно взять закрепленный липучкой поблизости штуцер и втянуть живительную влагу. Однако одной водой, пусть питательной, жив не будешь, поэтому на старте марафона гонщикам полагается и сухой паек.

Труд водителя облегчают, пожалуй, только усилители руля и тормозов. У напарника помощников больше: простой штурманский Terra-trip (время-расстояние) и куда более сложный GPS-навигатор. Причем оба прибора для надежности продублированы! Здесь же пара радиостанций: связь с организатором гонки и своей базой. Правда, даже с этим оборудованием заблудиться в пустыне немудрено. На такой случай в машине предусмотрели аварийный спутниковый маяк. Не пренебрегли и народными средствами: солнцеотражающей накидкой, зеркальцем для подачи сигналов на солнце, дымовыми шашками и мощным фонариком. Что бы ни случилось, вертолет обязательно прилетит. От пожара спортсменов страхуют два огнетушителя и автоматическая система. Но больше всего гонщики дорожат парой совковых лопат: ими можно выкопать автомобиль хоть из-под бархана.

ДЕЛО ВРЕМЕНИ

Ралли-рейды в нашей стране уже не в диковинку. Вовсю идет чемпионат России. В этом году VMP впервые выступала на этапах Кубка мира в классе внедорожников и не ударила лицом в грязь. В ближайших планах – «Париж–Дакар». Наших там хорошо знают – КамАЗ давно на первых ролях. Дело за джиперами! □



УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Валерий Пушков
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF
Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Антон Чуйкин (зав. отд.), Сергей Канунников (отв. секретарь), Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
Вячеслав Субботин (зав. отд.), Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Анатолий Сухов
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Бойко, Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27), Максим Приходько, Леонид Сапожников
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отд.), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура)
КОРРЕСПОНДЕНТСКАЯ СЕТЬ
Илья Петрусевич (зав. отд.)
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, 978-87-23, телефакс (095) 978-00-12, 978-87-14
Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц
ТИРАЖ 510 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой
Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Техподдержка Kraftway тел. (095) 956-49-80
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Подписка на журнал во всех отделениях связи СНГ.
Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 33 рубля, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

АНОНС ЧИТАЙТЕ В ДЕКАБРЬСКОМ НОМЕРЕ:



■ Российские покупатели получат «Форд-Фокус» второго поколения всего через полгода, но уже сейчас они могут взглянуть на новинку глазами испытателя ЗР. Он опробовал «Фокус» во время официальной презентации.



■ Компактность, универсальность, экономичность – три кита, на которых зиждется популярность машин сегмента B. Глядя на участников нашего теста – «Мицубиси-Кольт», «Ситроен-С3» и «Опель-Мерива», хочется добавить: еще – разнохарактерность и оригинальность.

■ Появление «Мерседеса» A-класса было дерзким шагом не только для «трехлучевой звезды»: по сути, тогда он не имел аналогов. Зато новое поколение однообъемников ожидает серьезная конкуренция компакт-вэнов и хэтчбеков самых разных марок.



■ Волжский автозавод приступает к серийному выпуску двигателей объемом 1,6 л для автомобилей семейства ВАЗ-2110 (в дальнейшем – ВАЗ-2170) и «Калина». Сравним «десятки» с двумя вариантами нового мотора – восьми- и шестнадцатиклапанным.

■ В канун новогодних праздников все озабочены выбором подарков. Осмелимся дать несколько советов читателям, выбирающим сувениры «с автомобильным уклоном». Ну а другие наши рекомендации подсказаны вовсе не праздничным настроением: речь о том, как избежать драки в конфликтных ситуациях.

■ За последние десять лет массовая «Волга» неоднократно модернизировалась, тогда как сановная ГАЗ-3102 поменяла лишь силовой агрегат, сохранив облик 80-х годов и оставшись сравнительно малотиражной. Взвешиваем «за» и «против» приобретения той и другой модели.



■ Мало кому удавалось избежать неприятностей в пути – поломок, аварий. К тому же часто они случаются вдали от жилья. Тем, чьи маршруты пролегли по трассам Москва–Челябинск и Москва–Астрахань, повезло: теперь водители могут прибегнуть к помощи службы «Автоспас». С ее работой познакомился корреспондент ЗР.

■ Одна из самых важных операций по уходу за впрысковым двигателем – промывка форсунок. Она-то и дала повод для очередного рейда по СТО и безымянным мастерским: при каких условиях владелец вправе рассчитывать на положительный результат?

■ Одному из первенцев «отверточной сборки» в России – калининградскому «АвтоТОР» исполнилось десять лет! Ныне здесь выпускают более десятка моделей разных ма-



рок – все они несут российский VIN. Авторитетные собеседники ЗР подводят итоги первого десятилетия и делятся планами.

■ Первенец американо-российского СП – вседорожник «Шевроле-Нива» – по-прежнему объект пристального внимания журнала. Один из редакционных автомобилей пробежал уже 70 тысяч, другой, более новый, только 20 – с какими результатами?

■ При мелком кузовном ремонте нередко прибегают к нанесению цинкосодержащих покрытий на поверхности, поврежденные коррозией. Представляем оборудование и препараты для оцинковки.



■ В разделе «Спорт и тюнинг» рассказываем о спринтерских заездах на 400 м, об оснащении и «боевых буднях» раллийной техслужбы, анализируем итоги мировых и европейских чемпионатов в разных спортивных дисциплинах.



ПОПРАВКА

В статье «Буря на паркете» (ЗР, 2004, № 9, с.132) на фото вместо двигателя V6 объемом 3,2 л ошибочно показан оппозитный мотор аналогичного рабочего объема. Приносим извинения читателям.

■ **Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.**



К ВАМ ЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»

ВЛАДИМИР КЛИЧКО, боксер-супертяжеловес, чемпион мира и Олимпийских игр:

«Бокс – это моя жизнь, но моя жизнь – не только бокс. Это и наука, и книги, и путешествия, и музыка, и, конечно же, автомобили. Я люблю дорогу, в особенности если это отличное скоростное шоссе. Только за рулем удается спокойно, не отвлекаясь, подумать – тут я обычно настраиваюсь на философский лад. Потому-то ни один час в пути не считаю потраченным впустую. Когда удается, охотно пролистываю журнал «За рулем», знакомый мне с детских лет, и нахожу на его страницах немало полезного для себя как для водителя».

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ (с. 232): 3, 4, 7, 11, 12, 18, 21, 23

I. Мотоциклисту движение запрещено лишь через 100 метров после установки соответствующих знаков (см. приложение 1 к ПДД), поэтому движение прямо на данном перекрестке Правилам не противоречит. Водители «скорой помощи» и автомобиля дорожной службы могут двигаться в указанном направлении, несмотря на запрет, так как включены проблесковые маячки соответственно синего и желтого цветов (пункты 3.1 и 3.5 Правил). Однако, поскольку водитель «скорой помощи» не включил специальный звуковой сигнал, дающий преимущество перед другими участниками движения (пункт 3.1), водителям следовало руководствоваться правилами проезда нерегулируемого перекрестка равнозначных дорог (пункты 13.11 и 13.12): первым должен был проехать мотоциклист, затем «скорая помощь», наконец, автомобиль дорожной службы.

II. Желтая линия разметки, нанесенная у края проезжей части, запрещает в данном месте остановку (приложение 2 к ПДД). При этом пункт 12.6 обязывает водителя при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, принять все возможные меры для отвода транспортного средства. Очевидно, что с перегретым двигателем вполне можно проехать еще несколько метров, чтобы остановиться в разрешенном месте. В крайнем случае – вытолкать автомобиль за перекресток.

III. В соответствии с пунктом 6.3 ПДД сигналы светофора, выполненные в виде стрелок, имеют то же значение, что и круглые сигналы, но их действие распространяется только на направление, указываемое стрелками. Стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот. Знак «Движение грузовых автомобилей запрещено» действует лишь на примыкающую дорогу (приложение 1 к Правилам).

IV. Согласно пункту 10.3 Правил водители транспортных средств установленный для данного участка дороги скоростной режим не нарушают. Однако, как видно из рисунка, правая полоса движения занята лишь микроавтобусом, поэтому в соответствии с пунктом 9.4 ПДД водители легкового и грузового автомобилей должны были двигаться по ней. Кроме того, водитель грузового автомобиля с разрешенной максимальной массой более 2,5 т на дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, может занимать крайнюю левую полосу лишь с целью поворота налево или разворота. Пешеходам движение по обочине дороги, обозначенной знаком 5.3 «Дорога для автомобилей», запрещают пункты 16.1 и 16.3 Правил.

V. Даже если данный маневр связан с изменением занимаемого ряда движения, а не полосы, он подпадает под определение термина «перестроение» (пункт 1.2 ПДД). Из этого следует, что согласно пункту 8.1 Правил водитель обязан подать сигнал поворота в соответствующем направлении.

VI. Знак «Движение с прицепом запрещено» распространяется на примыкающую справа дорогу и запрещает в том числе буксировку механических транспортных средств. Разворот для движения в обратном направлении возможен только с левой полосы (пункт 8.5 ПДД). Движение прямо не запрещено, так как знак 5.18 указывает рекомендуемую скорость движения на данном участке дороги (приложение 1 к Правилам).

VII. Пункт 2.3.1 Правил запрещает движение с негорящими (отсутствующими) фарами и задними габаритными огнями в темное время суток или в условиях недостаточной видимости. К таким условиям ПДД относят видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и т. п., а также в сумерки (пункт 1.2).

VIII. Пункт 6.15 ПДД обязывает водителей выполнять распоряжения регулировщика, даже если они противоречат требованиям дорожных знаков и разметки.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Для получения гонорара просим авторов указывать фамилию, полные имя и отчество, дату и место рождения, адрес с почтовым индексом, серию и номер паспорта, кем и когда выдан, номера ИНН и свидетельства государственного пенсионного страхования, контактный телефон.